

ECA

European Concept for Accessibility



Manuel d'assistance technique

2003

DÉCLARATION DE MISSION

Le fondement de la philosophie européenne relative à l'accessibilité repose sur la reconnaissance, l'acceptation et la promotion, à tous les niveaux de la société, des droits de tous les êtres humains, y compris les personnes confrontées à des limitations d'activité... dans un cadre garantissant la santé humaine, la sécurité, le confort et la protection de l'environnement. L'accessibilité est un attribut essentiel de tout environnement bâti durable "centré sur l'individu".

CONCEPT EUROPÉEN D'ACCESSIBILITÉ

Mai 1985: A la demande du Plan d'action de la Commission européenne en faveur des personnes handicapées, le Conseil néerlandais des personnes handicapées mène une étude sur la législation et la pratique en matière d'accessibilité dans les Etats membres.

Octobre 1987: Le CCPT néerlandais entame l'élaboration d'un Manuel européen devant définir des critères d'accessibilité harmonisés et standardisés, financé par la Commission européenne et supervisé par un groupe de pilotage d'experts issus de différents pays européens.

Novembre 1990: Publication du Manuel européen. Il semble cependant contenir un trop grand nombre de détails pour lesquels il n'existe aucune base d'accord sur le plan européen.

1996: Une nouvelle version moins volumineuse et moins détaillée est présentée. Elle porte le titre de Concept européen d'accessibilité (connu sous l'abréviation anglaise ECA). Bien qu'il ne s'agisse pas d'une norme, l'ECA est traduit dans de nombreuses langues et est utilisé dans plusieurs pays dans le cadre de la révision des approches et directives nationales. La Commission européenne utilise le Concept pour promouvoir l'accessibilité.

1999: Transfert de la coordination du CCPT néerlandais à l'organisation luxembourgeoise Info-Handicap. Activités de marketing destinées à accroître la reconnaissance du Concept européen d'accessibilité et à promouvoir sa diffusion sur Internet.

2002: La mise à jour de l'ECA est décidée.

Novembre 2003: Présentation de la nouvelle version de l'ECA à Luxembourg.

IMPRESSUM

- Texte** Francesc ARAGALL
Avec le soutien des membres de
l'EuCAN
- Coordination** Silvio SAGRAMOLA
- Illustrations** Francesc ARAGALL
INFOPLA a.s.b.l.
Joëlle MAUS-FREYMANN
Photothèque de la
Ville de Luxembourg
- © 2009** EuCAN
c/o Info-Handicap Luxembourg
- Internet** www.eca.lu
- ISBN** 978-2-919931-48-4
(Edition originale 2-919931-24-5)
- Mise en page** Nathalie Gaudron
(Edition originale : CHRIS')

Cette publication a été produite avec le soutien financier du



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Famille et de l'Intégration

Reproduction autorisée avec mention de la source.
Visitez le site web pour de plus amples informations concernant la procédure relative
à la traduction.

Membres EuCAN 2003

Andorre	M. Fransesc Caballol
Autriche	M. Wolfgang Enzinger
Belgique	M. Vincent Snoeck Mme Mieke Broeders M. Rodolfo Cattani
Bulgarie	Mme Kapka Panayotova
Danemark	M. Carsten Graversen
Finlande	Mme Marttiina Fränti-Pitkäranta Mme Maija Könkkölä M. Ari Kurppa
France	Mme Catherine Cousergue M. L. P. Grosbois
Allemagne	Dr. Peter Neumann
Irlande	M. Gerry Kinsella M. Cearbhall O'Meadhra M. Michal Ozmin M. C. J. Walsh Mme Fionnuala Rogerson
Italie	Mme Mitzi Bollani Mme Daniela Orlandi
Grande-Bretagne	M. Andrew Burke M. Ellis M. Ken Ewart Mme Lisa Foster M. S. Goldsmith Mme Sarah Langton-Lockton M. C. Wycliffe Noble M. Alan Richards
Grèce	Mme Argyro Leventi Dr. eng. Nikos Sakkas
Hongrie	Dr. techn. Tibor Polinszky M. Sandor Radai
Luxembourg	M. Gilbert Huyberegts M. Silvio Sagamola

Pays-Bas M. Theo Bougie
M. Maarten van Ditmarsch
M. Louis Stegmeijer
M. Bas Treffers
Mme Els de Vries
M. Maarten Wijk

Norvège Mme Edel Kristin Heggem
M. Tone Ronnevig
M. Finn Aslaksen

Pologne Mme Maria Goreczna

Portugal M. A. Charana
M. Peter Colwell
M. Carlos Pereira

Roumanie M. Daniel Chindea

Espagne M. Francesc Aragall i Clavé
M. Nicoleu Juan Pujal
M. Juan Antonio Romero Mejias
Mme Cristiana Rodriguez-Porrero Miret
Mme Imma Bonet

Suède M. Finn Petrén
Mme Elisabet Svensson
Mme Elena Siré

Suisse M. Joe A. Manser

REMERCIEMENTS

Le présent “Concept européen d'accessibilité - ECA 2003” est le fruit d'une coopération exemplaire entre des partenaires qui partagent un même engagement majeur à l'égard de l'amélioration de l'accessibilité de l'environnement bâti en tant que condition essentielle garantissant l'égalité des chances et la participation totale de TOUS les citoyens européens.

Les publications par le CCPT néerlandais du “Manuel européen d'accessibilité - 1990” et du “Concept européen d'accessibilité - 1996”, qui ont pu voir le jour grâce à l'enthousiasme de mon prédécesseur, Maarten Wijk, ont constitué d'importants jalons de la discussion sur l'accessibilité en Europe.

Les membres du European Concept for Accessibility Network (EuCAN) ont mis bénévolement leurs connaissances et leurs compétences au service de l'élaboration de ce document pendant de nombreuses années, sous-tendant ainsi sa dimension européenne. En tant que coordinateur, j'aimerais saisir l'opportunité qui m'est donnée pour exprimer à chacun d'entre eux mon admiration et ma gratitude pour leur implication personnelle.

La caractéristique essentielle du “Concept européen d'accessibilité - ECA 2003” réside dans le fait que les nombreuses contributions des experts ont été intégrées en un texte cohérent illustrant clairement les multiples facettes de l'accessibilité.

D'innombrables articles spécifiques, complétant ou illustrant différents chapitres du document, ont été soumis par des experts. D'autres textes devraient étoffer la version électronique. A ce sujet, je suis ravi de pouvoir rendre hommage au travail inestimable de Cearbhall O'Meadhra qui s'est occupé de la mise en ligne du document dans un format accessible aux personnes non-voyantes.

L'accueil chaleureux que nous avons toujours reçu des diverses institutions européennes et les excellentes relations que nous entretenons avec les ONG et, en particulier, le “Forum européen des personnes handicapées”, ainsi qu'avec les réseaux européens ont toujours été et seront toujours un important facteur de motivation pour nous.

L'accessibilité est en passe de devenir une composante naturelle des communications, recommandations et directives européennes. Nous voulons féliciter les décideurs politiques pour leur perspicacité dans leur décision de considérer l'accessibilité comme un critère de qualité essentiel.

Je tiens à remercier la Ministre luxembourgeoise de la Famille, de la Solidarité sociale et de la Jeunesse pour son soutien, sans lequel la coordination de l'EuCAN et la publication du présent document auraient été impossibles.

Enfin, je désire remercier tout spécialement Francesc Aragall et C.J. Walsh pour leur implication et leur enthousiasme tout au long de l'élaboration du “Concept européen d'accessibilité - ECA 2003”.

Silvio Sagramola
Coordinateur EuCAN



PRÉFACE

La publication du "Concept européen d'accessibilité" (ECA) est un excellent exemple de l'union des efforts d'experts de 22 pays européens pour une cause commune: établir une approche européenne harmonisée de l'accessibilité.

La mise à jour de l'ECA est le fruit de nombreuses années d'efforts destinés à bâtir une société européenne pour tous.

Quand, en 1999, la coordination du réseau EuCAN est passée du CCPT néerlandais à l'organisation luxembourgeoise INFO-HANDICAP, notre pays n'avait pas encore finalisé sa législation relative à l'accessibilité. En 2001, notre pays a enfin pu promulguer la loi sur l'accessibilité mais les efforts à fournir pour implanter une réelle culture de l'accessibilité étaient encore légion.

La collaboration avec le réseau EuCAN a été extrêmement constructive et a stimulé les efforts du Luxembourg et d'autres pays pour construire une société plus égale et accessible pour tous les citoyens, à tous les niveaux. Les experts de toute l'Europe ont échangé leurs visions relatives à l'approche du "design pour tous" pour une société complètement inclusive. Nous sommes très reconnaissants pour toutes les initiatives en ce sens et tenons à remercier les experts renommés en matière d'accessibilité qui mettent leur savoir-faire au service de cette cause. Changer les comportements requiert du temps et l'application des lois. Nous saluons dès lors la collaboration au sein des nations européennes.

Je voudrais également exprimer ma gratitude à INFO-HANDICAP pour son implication dans la coordination de ce travail titanesque et je tiens à féliciter tout le réseau EuCAN pour ses réalisations.

Marie-Josée Jacobs

Ministre de la Famille, de la Solidarité sociale et de la Jeunesse

PRÉFACE À LA PUBLICATION DU CONCEPT EUROPÉEN D'ACCESSIBILITÉ

En tant que Président de l'Intergroupe Handicap du Parlement européen, je salue la publication de la mise à jour du Concept européen d'accessibilité.

L'ECA s'est avéré un instrument utile pour sensibiliser les architectes, urbanistes, designers et entrepreneurs à la signification des principes du design pour tous et de l'accès universel. Le concept du design universel, inscrit dans l'ECA, est la pierre angulaire d'une société complètement inclusive.

Le réseau EuCAN a également constitué un élément de poids dans la campagne promouvant l'adoption de normes européennes contraignantes en matière d'accessibilité. En tant que réseau d'experts, architectes et designers travaillant dans le domaine du design pour tous et réclamant une définition commune du design pour tous et l'adoption d'une norme européenne sur l'accessibilité dans tous les états membres de l'UE, le réseau EuCAN a apporté son soutien aux appels du mouvement européen des personnes handicapées.

L'Intergroupe Handicap, qui est un groupe transnational et transparti d'Eurodéputés, mène campagne depuis longtemps en faveur d'une initiative législative européenne dans le domaine de l'accès à l'environnement bâti, aux biens et aux services. L'accessibilité universelle est un droit fondamental et tous les obstacles environnementaux empêchant l'accès et la liberté de mouvement des personnes en situation de handicap ou d'autres personnes à mobilité réduite sont et doivent être reconnus comme des discriminations.

Comme résultat des pressions constantes de l'Intergroupe Handicap durant l'Année internationale des personnes handicapées en 2003, un audit d'accessibilité est actuellement en cours au sein des institutions de l'UE, notamment le Parlement européen, la Cour européenne de justice, le Comité des régions et le Comité économique et social. Cet audit a pour but d'examiner de manière holistique les lacunes dans la conception des bâtiments, des installations et des systèmes d'information ainsi que dans les pratiques de recrutement des institutions de l'UE à l'égard des personnes en situation de handicap. Dans un même temps, les recommandations formulées par cet audit devraient être profitables à tous les usagers des institutions de l'UE, et pas uniquement aux personnes en situation de handicap.

En conséquence des différents appels lancés par le mouvement des personnes handicapées, l'Intergroupe Handicap et le réseau EuCAN, la Commission européenne a parrainé la création d'un Groupe indépendant d'experts sur l'accès à l'environnement bâti chargé d'examiner ce qui doit être fait dans ce domaine au niveau de l'UE et de présenter une série de recommandations à l'UE. Le Concept européen d'accessibilité sera un outil précieux pour le travail de ce groupe. Il constitue en effet un instrument utile en vue du développement d'une norme européenne commune en matière d'accessibilité.

La mise à jour de l'ECA apportera une contribution de valeur en faveur d'une approche axée sur le design universel dans toute l'Europe. Nous nous devons à présent tous d'exercer la pression nécessaire sur tous les décideurs et acteurs clés afin que l'ECA soit mis en pratique.

Richard Howitt, MPE

Président de l'Intergroupe Handicap du Parlement européen - Juin 2003

L'IMPORTANCE DU CONCEPT EUROPÉEN D'ACCESSIBILITÉ DANS LA SUPPRESSION DES OBSTACLES ENVIRONNEMENTAUX

**Par le Président du Comité sur l'accès universel du Forum
européen des personnes handicapées**

Le Forum européen des personnes handicapées (EDF), l'organisation chapeautant le mouvement européen des personnes handicapées, travaille en collaboration avec le European Concept of Accessibility Network. L'EDF salue le travail effectué par l'EuCAN dans le cadre de l'élaboration de la présente publication, à savoir le manuel d'assistance technique relatif au Concept européen d'accessibilité. Cette publication constitue un important outil de sensibilisation et de formation pour les professionnels du domaine du design, de l'urbanisme et de la construction de l'environnement bâti ainsi que pour les organisations qui s'occupent des personnes en situation de handicap et pour ces personnes elles-mêmes.

L'EDF a déclaré à de multiples reprises que la question de l'accessibilité doit être considérée comme une question de droit pour les personnes en situation de handicap et la société dans son ensemble. Nous luttons pour éliminer la ségrégation à l'égard des personnes en situation de handicap au sein de la société. En tant que personnes en situation de handicap, nous devons pouvoir nous mouvoir librement dans nos propres pays mais aussi dans toute l'Europe et nous devons pouvoir accéder à et utiliser les biens et services aussi facilement que les personnes valides.

La suppression des obstacles de l'environnement bâti est un problème qui n'a pas été adéquatement pris en compte que ce soit au niveau européen ou au niveau national, par manque d'une législation adéquate ou par manque d'application et d'exécution de la législation. Il s'agit d'un domaine dans lequel les personnes en situation de handicap subissent des frustrations quotidiennes et sont confrontées à des obstacles qui entravent leur vie quotidienne.

L'accessibilité doit être considérée comme une question horizontale. Des normes européennes claires et contraignantes en matière d'accessibilité doivent être adoptées et obliger le secteur de la construction et les autres parties prenantes à tenir pleinement compte des principes du design pour tous.

Depuis le début 2003, l'EDF fait campagne en faveur d'une directive européenne spécifique relative au handicap, qui stipulerait des dispositions juridiques sur l'accès à l'environnement bâti. En l'absence de l'égalité d'accès à l'environnement bâti, les personnes en situation de handicap ne pourront jamais jouir de la liberté de mouvement et de l'égalité par rapport aux personnes valides. Des mesures complémentaires s'imposent également, parallèlement aux initiatives législatives prises dans le domaine.

Ainsi, les acteurs pertinents ne sont pas sensibilisés à l'obligation morale et juridique de construire des environnements dénués d'obstacles et aux avantages d'un environnement bâti dépourvu d'obstacles non seulement pour les personnes en situation de handicap mais pour tous les membres de la société en général.

Cette absence de sensibilisation est particulièrement marquée dans les secteurs du design, de l'urbanisme et de la construction.

L'EuCAN et l'EDF travaillent d'arrache-pied pour œuvrer à la formation des parties prenantes et promouvoir le dialogue constant et l'échange d'informations entre les 'spécialistes de l'environnement bâti' et les organisations de personnes en situation de handicap, pour que les personnes en situation de handicap puissent spécifier les obstacles auxquels elles sont confrontées dans le cadre de leur mobilité.

Le groupe d'experts sur l'accessibilité de l'UE financé par la Commission européenne a présenté ses recommandations finales dans un rapport publié en octobre 2003. L'EDF était représenté dans le cadre de ce groupe d'experts par son vice-président, Bas Treffers.

L'EDF salue les recommandations exposées dans ce rapport et défendra vigoureusement le suivi et la mise en œuvre des propositions des experts de l'UE. Les propositions demandent notamment que soit amendée la législation européenne existante pour y intégrer des critères d'accessibilité pour tous notamment dans les domaines des produits de construction, de la santé et de la sécurité, et pour que la question de l'accessibilité soit inscrite dans les appels d'offres publics.

Dans sa campagne, l'EDF est parvenu à imposer dans la révision des directives de l'UE sur les marchés publics l'introduction d'une référence explicite, lorsque cela se justifie, aux exigences du "design pour tous (y compris l'accessibilité pour les personnes en situation de handicap)" dans les spécifications techniques des produits et services soumis à un appel d'offres, et notamment le matériel technique tel que les téléphones, les ordinateurs, les bureaux et les équipements des salles de réunion, et aussi dans l'accès aux bâtiments.

L'EDF soutient également les recommandations du groupe d'experts visant à imposer sur une base obligatoire des audits des constructions existantes tous les cinq ans et à introduire des exigences d'accessibilité explicites dans les critères d'octroi de financements européens par les programmes de reconstruction et développement, tels que les Fonds structurels de l'UE (le Fonds européen de développement régional) et le Fonds de cohésion.

L'EDF continuera à coopérer étroitement avec le réseau EuCAN afin de promouvoir des buts et objectifs communs en matière d'accessibilité pour tous dans le domaine de l'environnement bâti et, plus généralement, dans le domaine de l'accès aux biens et services.

La présente publication du Concept européen d'accessibilité par l'EuCAN sera particulièrement utile pour appuyer cette campagne et contribuera à apporter des changements concrets.

2010: Une Europe accessible à tous: Rapport du groupe d'experts constitué par la Commission européenne, octobre 2003

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE 1	OBJECTIFS ET DÉFINITIONS	013
	INTRODUCTION	014
	A QUI S'ADRESSE LE CONCEPT EUROPÉEN D'ACCESSIBILITÉ ?	014
	POURQUOI EUROPÉEN?	017
	POURQUOI UN CONCEPT?	018
	POURQUOI UN ENVIRONNEMENT BÂTI?	018
	POURQUOI L'ACCESSIBILITÉ?	020
	L'ÉVOLUTION DES VILLES EN TANT QU'EXEMPLE DE L'AMÉLIORATION DE L'ACCESSIBILITÉ	022
CHAPITRE 2	UNE APPROCHE CENTRÉE SUR LA PERSONNE	027
	LA DIVERSITÉ HUMAINE	028
	Changements durant le cycle de vie	028
	Diversité dimensionnelle, perceptuelle, motrice et cognitive	031
	Diversité démographique	036
	La richesse de la diversité	037
	Tendances futures et modes de vie	039
	OPPORTUNITÉS	041
	Opportunités pour les usagers	041
	Opportunités pour les designers	042
	Opportunités pour les promoteurs immobiliers	044
	Opportunités pour les entreprises	045
	Opportunités pour les politiciens	048
CHAPITRE 3	RECOMMANDATIONS POUR LA CRÉATION D'ENVIRONNEMENTS ACCESSIBLES	051
	INTRODUCTION	052
	ESPACES OUVERTS	052
	Voie publique	052
	Entretien des rues	057
	Zones récréatives	058
	TRANSPORTS PUBLICS	062
	TRANSPORTS PRIVÉS	068
	BÂTIMENTS PUBLICS	069
	LOGEMENT	077
	SERVICES D'INFORMATION AU PUBLIC	080
CHAPITRE 4	RECOMMANDATIONS POUR LA GESTION DE L'ACCESSIBILITÉ: L'EXEMPLE DES MUNICIPALITÉS	083
	LE PLAN DE LA VILLE POUR TOUS	084
	1. Diagnostic	084
	2. Planification politique	085
	3. Implication des citoyens	087
	4. Planification technique	087
	5. Contribution des citoyens	090
	6. Gestion	090
	7. Information aux citoyens	092
CHAPITRE 5	ÉLARGIR L'EUROPE SANS RÉPÉTER LES ERREURS	095
ANNEXE	NORMES D'ACCESSIBILITÉ	099

CHAPITRE 1

OBJECTIFS ET DÉFINITIONS

INTRODUCTION

Le Concept européen d'accessibilité 1996 était le fruit d'une requête formulée par la Commission européenne en 1987. Le Concept reposait sur les principes du design universel. Ces principes s'appliquent à la conception des bâtiments, de l'infrastructure et des produits de construction et de consommation.

L'objectif consiste à créer des environnements pratiques, sûrs et agréables pour tous, y compris pour les personnes en situation de handicap.

Les principes du design universel rejettent la division de la population humaine en personnes valides et en personnes en situation de handicap.

Le design universel stipule des dispositions supplémentaires le cas échéant.

Cette déclaration a été approuvée par tous les membres du groupe de pilotage présents à Doorn, Pays-Bas, le 2 mars 1996.

Dans cette édition de 2003, nous développons également les raisons sociales qui incitent à la création d'environnements accessibles à tous et les avancées que l'Europe peut connaître de ce fait.

L'utilisation répandue d'Internet nous permet d' étoffer constamment et de mettre à jour les contenus de notre site web: www.eca.lu.

A QUI S'ADRESSE LE CONCEPT EUROPÉEN D'ACCESSIBILITÉ?

La conception des espaces dans l'environnement bâti n'est pas la seule responsabilité des architectes. Nombre d'entre nous, en tant que politiciens, professionnels, citoyens ou entrepreneurs, influencent la conception de notre environnement. Cette publication s'adresse donc à deux groupes de personnes.

D'une part, à tous ceux qui veulent contribuer à la définition des caractéristiques de notre environnement en tenant compte de la diversité humaine et des difficultés que les différents espaces peuvent constituer pour la majorité de la population.

D'autre part, à tous les professionnels et politiciens qui ont déjà conscience du fait que l'environnement bâti doit être accessible à tous et qui veulent contribuer à l'effort européen d'harmonisation mené dans ce domaine.

La relation étroite entre cet ouvrage et le site web de l'ECA permettra également à tous les experts du secteur d'apporter constamment leur contribution sur le sujet et, partant, de développer les connaissances en la matière.

Le Concept européen d'accessibilité (ECA) n'est PAS un document politique européen mais il peut être une source d'inspiration de l'action politique. Il NE s'agit PAS d'un manuel technique mais il peut être une source d'information pour l'élaboration de normes et règlements.

Le Concept européen d'accessibilité doit être considéré comme un pont mettant en relation les différents domaines de spécialité des experts. Il veut sensibiliser chacun au travail effectué par les autres et encourager tous ceux qui mettent en commun leur expérience pour atteindre un résultat concerté, à savoir L'ACCESSIBILITE POUR TOUS.

LOBBYING EN FAVEUR DE L'ACCESSIBILITÉ

J'ai suivi les discussions relatives à l'accessibilité au niveau européen depuis le début des années quatre-vingt-dix: de nombreuses choses enthousiasmantes et passionnées ont été dites et écrites. Malheureusement, le fait est que l'Europe n'est toujours pas accessible à tous.

Pourquoi le résultat est-il si maigre, en dépit des nombreuses déclarations politiques et des engagements en faveur de l'accessibilité?

Des efforts majeurs doivent-ils être fournis pour atteindre et persuader chaque groupe spécifique de personnes ayant un rôle à jouer dans la mise en pratique de l'accessibilité?

Certains exemples positifs semblent étayer ce point de vue:

- La directive européenne sur les ascenseurs est le fruit de négociations étroites entre les représentants du mouvement des personnes handicapées et l'industrie des ascenseurs.
- La directive européenne sur les bus et les cars est en partie le fruit du lobbying intensif du Forum européen des personnes handicapées et de ses organisations membres.
- Les villes européennes dans lesquelles l'accessibilité est la meilleure possèdent une stratégie clairement définie de consultation de l'ensemble des acteurs pouvant contribuer à l'élaboration de plans d'accessibilité.
- Au niveau local, ce sont les partenariats spécifiques ayant des objectifs communs (marque d'engagement) qui enregistrent les meilleurs résultats sur le plan de l'adoption d'une approche reposant sur le Design pour tous.
- L'idée des partenariats est également l'un des éléments de base de la philosophie des projets européens et de nombreuses bonnes idées ont vu le jour dans le cadre de ces projets.

La conclusion semble être qu'il existe un lien évident entre l'engagement personnel et la probabilité de réussite des initiatives destinées à améliorer l'accessibilité.

De nombreux intérêts et stratégies différents sont exploités pour améliorer l'accessibilité et j'ai tendance à croire que cette diversité est la raison pour laquelle la situation n'évolue pas de manière cohérente.

Je crois qu'une "Agence européenne" responsable de la supervision des discussions relatives à l'accessibilité devrait voir le jour. Elle serait notamment chargée de rassembler les textes européens officiels et de les envoyer à toute personne en faisant la demande. Elle pourrait en outre collecter des exemples de bonnes pratiques pouvant être utilisés comme outil de formation et transposés à d'autres situations.

Cette "Agence européenne" serait le point de convergence pour l'organisation de conférences, réunions et sessions de formation ainsi que pour le développement d'outils d'information, de formation et de sensibilisation au niveau européen, afin de permettre un partage des connaissances. Par exemple, cette agence pourrait traduire les outils et documents intéressants dans toutes les langues officielles de l'Union européenne afin de ... les rendre accessibles à tous.

Naturellement, ce sont les acteurs locaux qui devront continuer à œuvrer au niveau local, avec leurs propres structures locales. Cependant, ils auraient ainsi l'opportunité d'exploiter les connaissances existantes dans leur langue et dans leur propre contexte.

Dans un tel système, aucune excuse ne pourrait être avancée pour expliquer le manque de progrès. L'Europe doit fournir le cadre professionnel. Toutefois, la motivation et la volonté d'améliorer l'accessibilité devront toujours provenir de la base, à savoir les usagers, les techniciens et les politiciens.

Silvio Sagramola (visitez le site www.eca.lu pour en savoir plus)

POURQUOI EUROPÉEN?

S'il est vrai que nous avons tous les mêmes droits et obligations en matière d'éducation, travail, santé et qualité de vie, il est alors essentiel que nous soyons tous placés sur un pied d'égalité lorsqu'il s'agit d'y accéder, comme défini dans la Déclaration universelle des droits de l'homme des Nations unies de 1948.

Le but de l'ECA est, par conséquent, d'améliorer et d'élargir le consensus européen sur les caractéristiques que doit posséder l'environnement bâti (bâtiments, rues, etc.) pour que tous les Européens, indépendamment des différences culturelles, puissent vivre de manière indépendante, sans être confrontés à des obstacles, où qu'ils se trouvent sur le continent.

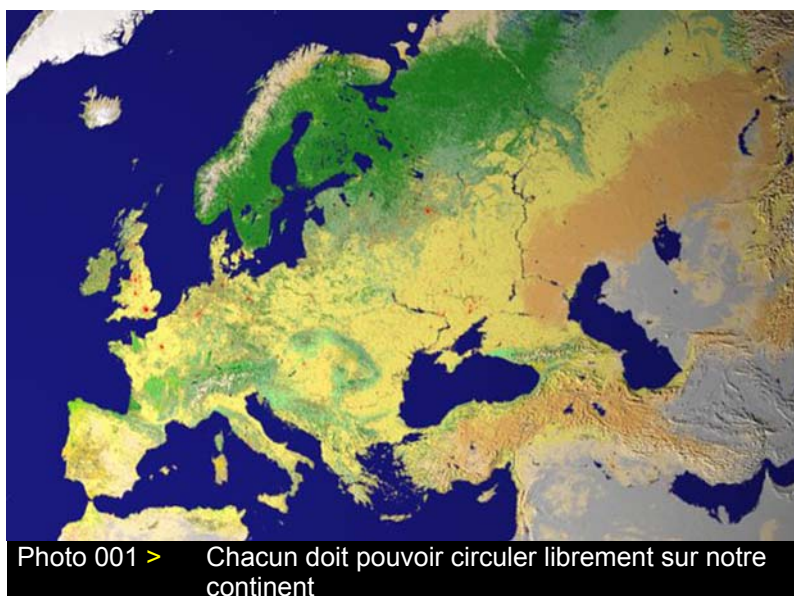


Photo 001 > Chacun doit pouvoir circuler librement sur notre continent

Le 14 mars 2001, la DG Emploi et affaires sociales et Eurostat ont conjointement publié le deuxième rapport annuel sur la situation sociale en Europe. Celui-ci présente une analyse quantitative et qualitative des tendances sociales observées en Europe, en accordant une attention particulière à la qualité de la vie des citoyens européens. Depuis le sommet de Lisbonne et l'adoption de l'Agenda de politique sociale lors du Conseil européen de Nice, la notion de qualité demeure plus que jamais au cœur des priorités de la Communauté.

http://europa.eu.int/comm/employment_social/news/2001/mar/73_fr.html

© Communautés européennes, 1995-2009

Reproduction autorisée, moyennant mention de la source, sauf spécification contraire.

Si la reproduction ou l'utilisation de données textuelles et multimédias (son, images, logiciels, etc.) sont soumises à autorisation préalable, cette autorisation annulera l'autorisation générale susmentionnée et indiquera clairement les éventuelles restrictions d'utilisation.

POURQUOI UN CONCEPT?

Nous créons des concepts pour organiser et donner forme à nos pensées, pour analyser les informations que nous recevons et pour les comparer à ce que nous savons déjà afin d'aboutir à une perception cohérente qui nous mènera vers la connaissance réelle.

Le Concept européen d'accessibilité est l'outil que nous devons utiliser pour organiser et donner forme à notre environnement, pour que celui-ci soit adéquat aux besoins de chacun de ses usagers. Pour ce faire, nous devons analyser les informations existantes et les comparer aux besoins réels de la population, en gardant toujours à l'esprit le fait que la caractéristique commune de cette population est précisément sa diversité.

Dès lors, le Concept européen d'accessibilité (ECA) doit être une directive de base pour toutes les personnes et tous les organismes qui travaillent au quotidien pour bâtir notre environnement, tels que les politiciens, les entreprises de construction, les designers, les employeurs.

Comme nous l'avons déjà mentionné, cette orientation n'implique nullement une standardisation ou une uniformité culturelle. Appliquer ce concept revient à respecter les exigences fonctionnelles de l'accessibilité, à maintenir les caractéristiques spécifiques de chaque culture et à respecter les habitudes des différents groupes de population.

Par conséquent, l'ECA n'est pas une série de tableaux de mesures et de matériaux, mais, plutôt, un guide des caractéristiques qui améliorent la qualité de la vie.

En résumé, les environnements créés conformément au Concept européen d'accessibilité doivent respecter l'identité d'un pays et les habitudes de son peuple, mais ils doivent aussi répondre aux progrès sociaux et technologiques. En d'autres termes, ils doivent tenir compte de la diversité de la population et des progrès des normes de qualité.

POURQUOI UN ENVIRONNEMENT BÂTI?

On distingue deux types d'environnements: les environnements naturels et bâtis.

1. **Les environnements naturels:** leur développement dépend exclusivement de l'action des éléments naturels (pluie, vent). Dès que les environnements naturels, tels que les forêts, sont modifiés pour être utilisés par l'être humain, ils deviennent une partie intégrante de l'environnement bâti.



Photo 002 > Forêt tropicale ou désert
Les environnements naturels sont pratiquement inhabitables

2. **Les environnements bâtis:** ce sont les environnements créés ou modifiés par l'être humain pour qu'il puisse y vivre.



Photo 003 > Plage accessible
Nous modifions l'environnement pour que chacun puisse en profiter

Exemples d'environnements bâtis: bâtiments, places, véhicules (transport), parkings, rues, aires de jeu, monuments, installations d'approvisionnement en eau/gaz, etc., réserves naturelles dans lesquelles la flore est protégée, des sentiers et services sont mis en place et des plages sont mises à la disposition du public avec tout l'équipement requis (rampes, planchers sur le sable, etc.) pour faciliter l'accès au site et aux services qu'il fournit et offrant une assistance spécifique pour la baignade (bouées pour les enfants, chaises flottantes pour les personnes ayant des problèmes de mobilité ou balises délimitant les zones sûres).

Par conséquent, l'environnement bâti fait référence à tout espace ou installation conçu par l'être humain pour l'être humain, qu'il soit public ou privé. L'accessibilité de l'environnement bâti dépend donc de nous.

Toutefois, la présente publication se penche plus particulièrement sur l'architecture et l'urbanisme, étant donné qu'il faut plus de temps pour apporter des changements une fois un projet de construction achevé: si la conception ne tient pas compte de l'accessibilité, les bâtiments et espaces risquent de demeurer inaccessibles pendant longtemps et intégrer les corrections nécessaires ultérieurement peut s'avérer onéreux.

POURQUOI L'ACCESSIBILITÉ?

Les environnements bâtis doivent permettre à tous les individus d'évoluer en tant que personnes. Leur conception doit donc tenir compte de la diversité de la population et du besoin que nous éprouvons tous d'être indépendants. Dès lors, les environnements bâtis et chacun de leurs éléments et composants devraient être conçus de telle manière qu'ils permettent à tous les êtres humains d'avoir accès aux différentes opportunités mises à leur disposition, à savoir culture, espace, bâtiments, communications, services, économie, participation, etc.

Pour être accessible, l'environnement doit être:

1. **Respectueux**: il doit respecter la diversité des usagers. Personne ne devrait se sentir marginalisé et chacun devrait pouvoir y accéder.
2. **Sûr**: il doit être dépourvu de risques pour tous les usagers. Par conséquent, tous les éléments qui font partie de l'environnement doivent être conçus en tenant compte de la sécurité (sols glissants, éléments saillants, dimensions, etc.).
3. **Sans risque pour la santé**: il ne doit pas constituer un risque pour la santé ou poser des problèmes pour ceux qui souffrent de certaines maladies ou allergies. Mieux encore, il doit promouvoir l'utilisation saine des espaces et des produits.
4. **Fonctionnel**: il doit être conçu de telle manière qu'il puisse être utilisé pour la fonction pour laquelle il est destiné sans problème ou difficulté.

Par exemple, il serait absurde de concevoir un centre médical sans tenir compte du fait que les corridors doivent être suffisamment larges pour que deux civières puissent passer côte à côte. De même, les portes doivent être suffisamment larges pour qu'une civière puisse y passer.

5. **Compréhensible**: tous les usagers doivent pouvoir s'orienter sans difficulté dans un espace donné et, donc, les éléments suivants sont essentiels:
 - a. **Information claire**: utilisation d'icônes communes à différents pays. Il convient d'éviter le recours à des mots ou abréviations dans la langue locale, pour ne pas faire naître la confusion. Par

exemple, utiliser la lettre C sur les robinets, qui est l'initiale de Cold (froid) en anglais et de Caliente (chaud) en espagnol, à savoir deux antonymes.

- b. **Distribution spatiale:** elle doit être cohérente et fonctionnelle, pour éviter que les gens ne s'égarent et ne s'y retrouvent pas.
- 6. **Esthétique:** le résultat doit être esthétiquement plaisant, étant donné qu'il sera ainsi plus aisément accepté par tous (les cinq points précédents devant toujours être pris en considération).

EXTRAIT DU RAPPORT DU GROUPE D'EXPERTS DE LA COMMISSION EUROPÉENNE

Un environnement bâti accessible est un facteur clé pour réaliser une société basée sur l'égalité des droits et fournit aux citoyens l'autonomie et les moyens de continuer à mener une vie sociale et économique active. C'est la pierre angulaire d'une société de l'inclusion, fondée sur la non-discrimination. Notre société est basée sur la diversité et requiert donc de construire un environnement exempt d'obstacles, qui ne crée pas de handicaps ni de limitations. Cela signifie que l'accessibilité concerne tout le monde et non seulement une minorité ayant des besoins spéciaux. Dans une société de plus en plus diversifiée et vieillissante, l'objectif doit être – et sera – de promouvoir l'accessibilité pour tous.

L'accessibilité fait donc partie intégrante de la stratégie lancée au sommet de Lisbonne, en mars 2000, qui vise à favoriser la croissance, l'emploi et la cohésion sociale. Dans la mesure où l'accessibilité profite à tout le monde, elle renforce l'inclusion et favorise la participation active des personnes handicapées à la vie économique et sociale.

La date butoir de cette stratégie est fixée à 2010. C'est pourquoi le "calendrier d'accessibilité" étoffé dans ce rapport doit être mis en œuvre pour la même échéance de 2010. À cette date, toutes les nouvelles constructions, leurs abords (trottoirs, arrêts de bus, ...) et leur environnement (signalisation, appareils électroniques, ...), doivent être accessibles à tous. Un tel effort nécessitera un engagement politique ferme – qui devra être confirmé au prochain Conseil européen du printemps 2004. Cet engagement est indispensable pour déclencher toutes les mesures concrètes dans un large éventail de politiques – des transports aux technologies de l'information, de l'aménagement du territoire à la construction – et émanant de tous les acteurs concernés, nécessaires pour assurer un réel progrès.

2010: UNE EUROPE ACCESSIBLE À TOUS - Rapport du groupe d'experts constitué par la Commission européenne (visitez le site www.eca.lu pour en savoir plus)

L'ÉVOLUTION DES VILLES EN TANT QU'EXEMPLE DE L'AMÉLIORATION DE L'ACCESSIBILITÉ

Le principal besoin des premières colonies était la protection face aux menaces extérieures. Depuis lors, les villes ont évolué pour répondre aux besoins apparus au cours des siècles.



Photo 004 > Fortifications
La protection contre les agressions externes était l'une des priorités des premières villes

© copyright Photothèque de la Ville de Luxembourg
F. Buny

Le développement des villes est induit par la demande sociale, à savoir les besoins de la population à différents moments de l'histoire. Cependant, la manière dont les villes évoluent a également un effet direct sur la sensibilisation sociale. Un environnement qui exclut un certain groupe incite la population dans son ensemble à exclure ce groupe donné de ses activités quotidiennes. En conséquence, le groupe se marginalise et des ghettos et quartiers isolés se créent.

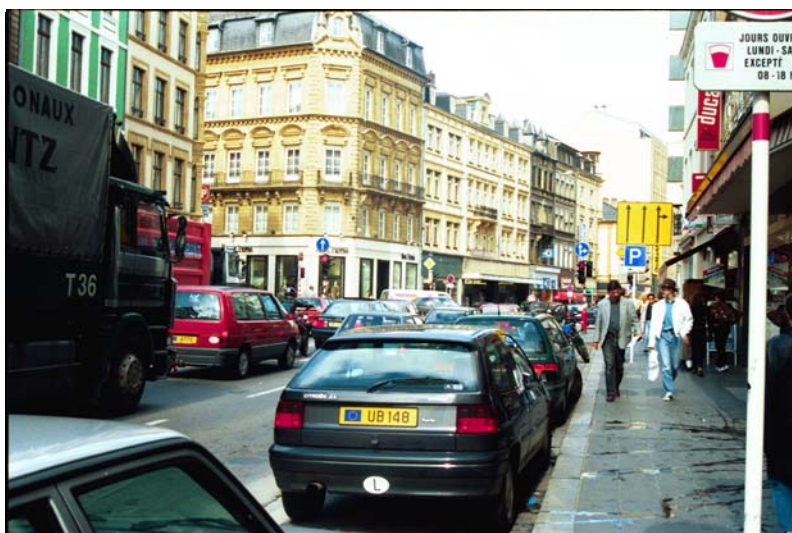


Photo 005 > Avenue de la Gare: nombreuses voitures

© copyright Photothèque de la Ville de Luxembourg
J.P. Fiedler



Photo 006 > Avenue de la Gare: au cours des dernières années, les piétons ont gagné de l'espace sur les voitures

© copyright Photothèque de la Ville de Luxembourg
C. Hommel

En tenant compte du fait que le développement des villes dépend de la demande sociale (travail, éducation, loisirs, commerce, économie, etc.) et que cette demande sociale évolue actuellement vers l'égalité des chances pour tous, indépendamment que nous vivions dans un cadre urbain ou pas, il est désormais essentiel que tous les environnements bâtis présentent les caractéristiques nécessaires pour permettre cette égalité, à savoir ils doivent être accessibles.

En résumé, l'accessibilité est la caractéristique d'un environnement ou d'un objet qui permet à tous d'entrer en relation avec cet objet ou cet environnement et de l'utiliser d'une manière conviviale, respectueuse et sûre. Nous aurons ainsi atteint l'égalité des chances pour tous les usagers, indépendamment de leurs capacités, de leur bagage culturel ou de leur lieu de résidence, dans toutes les activités qui font partie de leur développement social et individuel. L'accessibilité promeut donc l'égalité des chances et non l'uniformité de la population (en termes de culture, coutumes ou habitudes).

L'évolution de cette approche a débouché sur le concept de Design pour tous, utilisé de nos jours. Ce concept consiste à intervenir sur les environnements, biens et services pour que tous les êtres humains puissent participer à la création de notre société et bénéficient tous de la même opportunité de prendre part aux activités économiques, sociales, culturelles et de loisirs. En outre, le concept permet à tous les usagers d'avoir accès aux différentes parties de l'environnement, de les utiliser et de les comprendre de manière indépendante, quels que soient leur âge, leur sexe, leurs capacités et leur culture.

Par ailleurs, le concept de Design pour tous garantit que les générations futures pourront jouir, dans la même mesure, d'un environnement favorable bâti en tenant compte de tous (durabilité). Le Design pour tous est donc une philosophie et une stratégie d'aménagement ayant pour objectif l'accès universel.

L'ÉVOLUTION DES VILLES EN TANT QU'EXEMPLE DE L'AMÉLIORATION DE L'ACCESSIBILITÉ

Enfin, pour illustrer ce qui précède, il nous semble intéressant de passer brièvement en revue le développement des villes, étant donné qu'il est depuis toujours lié à l'évolution des besoins sociaux, tels que la sécurité, la santé et le respect, et a donc constamment dû être adapté pour répondre aux besoins des êtres humains.

Les premiers groupes de population se sont installés dans des régions riches sur le plan de production (pêche, agriculture), mettant ainsi un terme au nomadisme. Alors qu'initialement, la production était destinée à nourrir la famille qui y travaillait, les hommes ont petit à petit commencé à stocker les surplus et, ensuite, à les vendre, donnant ainsi naissance à ce que nous appelons aujourd'hui le commerce.

La naissance du commerce a également entraîné l'émergence de la propriété privée et, en conséquence, la nécessité de la protéger. Malheureusement, c'est ainsi que les villes sont devenues inaccessibles, soit en raison des fortifications qui les entouraient, soit parce qu'elles étaient construites dans un endroit naturellement inaccessible (pics montagneux, vallées encaissées, etc.). Quand les peuplades ont commencé à s'installer de manière permanente, la nécessité de construire des systèmes d'hygiène (nettoyage des lieux publics, égouts) pour garantir une qualité de vie minimum est également apparue.

Les villes telles que nous les connaissons aujourd'hui ont vu le jour pour trois raisons:

1. L'accroissement de la population a rendu nécessaire l'élargissement des villes. Les fortifications ont donc dû être démolies.
2. Le besoin d'une plus grande mobilité pour permettre le transport des marchandises dans la ville a entraîné l'élaboration des plans de rue et l'apparition de trottoirs (pour différencier les zones réservées aux piétons de celles réservées aux chariots).
3. Le commerce ayant commencé à se développer au-delà des limites des villes, de nouvelles villes sont apparues le long des côtes et des routes, dans des endroits plus accessibles.

Par la suite, le développement des villes a été lié à la modernisation de l'industrie, du commerce et des transports, donnant naissance à des bâtiments urbains reflétant ces progrès: programmes de logement, villes dortoirs, immobiliers industriels et d'habitation, etc. Enfin, vers la fin du vingtième siècle, la modernité d'une ville s'évaluait au nombre de voitures, à la quantité de services (indépendamment de leur qualité) et aux possibilités de consommation.

Cependant, pendant les dernières décennies, les individus ont commencé à réclamer des droits civils ainsi que l'égalité des chances: des villes pour tous, appartenant à tous.

Face à une telle demande sociale spécifique (égalité des chances pour tous, quels que soient notre capacité, notre culture ou l'endroit où nous vivons), il est essentiel que la diversité de la population soit prise en considération lors de la conception de nouveaux environnements. En effet, en cas d'échec, un seul groupe sera favorisé.

Donc, le développement des villes est induit par la demande sociale, à savoir les besoins de la population à différents moments de l'histoire. La manière dont les villes se développent a également un effet direct sur la sensibilisation sociale étant donné qu'un environnement qui exclut un certain groupe incite la population dans son ensemble à exclure ce groupe de ses activités quotidiennes. En conséquence, le groupe se marginalise et des ghettos et quartiers isolés se créent.

Imma Bonet (visitez le site www.eca.lu pour en savoir plus)

CHAPITRE 2

UNE APPROCHE CENTRÉE SUR LA PERSONNE

LA DIVERSITÉ HUMAINE

Il est déplorable qu'encore à l'heure actuelle, nombreux sont ceux qui croient encore que les décisions concernant le bien-être d'un individu et son intégration dans la société peuvent être basées sur les différences individuelles (race, sexe, croyances, âge, capacités, situation, etc.).

En effet, nier le fait que la diversité humaine est une source d'enrichissement pour la culture et, par conséquent, pour chaque individu qui s'y développe consiste à nier la capacité innée que nous possédons tous d'apprendre et de tirer profit des situations nouvelles.

Cependant, accepter la diversité revient à nous accepter nous-mêmes tels que nous sommes, avec toutes nos facettes, qu'elles soient considérées comme positives par la société (par exemple, le courage, l'altruisme, la gentillesse, l'ingéniosité) ou moins acceptables (peurs, besoins, idées différentes, etc.).

Changements durant le cycle de vie

La différence individuelle est déjà inscrite dans notre patrimoine génétique. La diversité humaine n'est pas uniquement une réalité au niveau social (nous sommes tous différents) mais également au niveau individuel: les autres sont différents de moi et moi-même, je ne suis pas toujours la même personne aux différents stades de ma vie.

Que notre vie soit brève ou longue, intéressante ou monotone, stimulante ou ennuyeuse, riche ou pauvre en relations personnelles, nous subissons tous des changements dimensionnels, biologiques ou cognitifs qui, à leur tour, produisent des changements, lors de nos interactions avec notre corps ou avec notre environnement.



Les changements pendant le cycle de la vie sont inévitables. Certains changements peuvent être avancés ou postposés selon le comportement que nous adoptons, par exemple en optant pour une alimentation équilibrée, en faisant du sport ou en préservant un bon équilibre entre notre travail, nos loisirs et le reste. Malheureusement, il se peut également qu'un accident, une maladie ou des choix

personnels affectent notre relation avec l'environnement sans nous laisser l'opportunité de les éviter ou de choisir un meilleur moment.

Même si nous sommes tous d'accord, quelle que soit notre culture, pour affirmer que les bébés sont totalement dépendants des adultes, nous présumons aussi que les bébés grandissent et finissent par devenir indépendants. C'est pourquoi, quand nous créons notre environnement, nous oublions aisément ces petits usagers.

Pourtant, les problèmes de la relation à l'environnement ne nous affectent pas que durant les premières années de notre vie mais aussi à chaque fois que nous nous trouvons dans une situation qui rend cette interaction difficile, dans une plus ou moins grande mesure (grossesse, maladie, manque de temps, vieillesse, ...).

Les nouveau-nés vivent dans un environnement qui n'a pas été conçu en tenant compte d'eux. Ce sont les adultes qui s'occupent d'eux qui doivent le modifier au mieux pour les protéger des situations potentiellement dangereuses.

Le problème est cependant que ce n'est pas parce que vous devenez parent que, tout à coup, vous devenez aussi un expert en matière de sécurité. Bien souvent, nous ne réalisons un danger potentiel que lorsqu'il est déjà trop tard, à savoir quand un accident s'est produit.

- Passer du stade de bébé à celui d'enfant va de pair avec l'acquisition d'une certaine indépendance par rapport aux adultes. Le degré d'autonomie personnelle dépendra largement des équipements dont l'enfant dispose dans son environnement pour faciliter son développement (paquet de biscuits ou carton de jus faciles à ouvrir, tables et chaises pouvant être réglées à différentes hauteurs, etc.).
- A la fin de l'enfance, nous avons développé une bonne connaissance de la réalité sociale et de l'environnement dans lequel nous vivons. Les différents éléments de cet environnement sont plus ou moins adaptés aux dimensions de notre corps. Nous avons appris à lire, écrire, parler, écouter et interpréter les divers signaux d'indication qui nous entourent.
- Toutefois, à l'adolescence, naissent d'autres types de problèmes d'interaction: problèmes relationnels entre parents et enfants, visites dans des pays de langue et de culture différentes de la nôtre, nécessité de développer notre bagage culturel (musées, spectacles, etc.), ou besoin de contacts sociaux et d'opportunités d'exprimer nos idées sociales, politiques et personnelles.
- Quand nous atteignons l'âge adulte, nous occupons un emploi que nous aimons et qui nous motive, nous disposons d'un revenu qui nous permet de faire ce que nous voulons, nous possédons une maison répondant à nos besoins, nous vivons dans un environnement convivial qui nous respecte et qui nous incite à faire preuve de respect et nous avons un niveau culturel satisfaisant. A partir du moment où nous possédons toutes ces choses et si nous

n'avons pas d'incapacité intellectuelle, physique ou sensorielle, nous n'éprouvons aucun problème à interagir avec notre environnement jusqu'à ce que les premiers signes de vieillissement biologique (diminution de la vue, de l'audition, de la mémoire ou de la capacité motrice, modification de l'aspect physique, etc.) apparaissent.

Ces quatre points retracent la vie d'une personne (de la naissance à la vieillesse) vivant en dehors de la réalité. En d'autres termes, seules deux variables ont joué un rôle dans le développement d'une telle personne: sa capacité à apprendre et son développement physique et biologique.

Or, nous ne pouvons oublier que, chaque jour, la vie nous confronte à une série de situations qui peuvent entraver notre relation à l'environnement. Ces difficultés peuvent être le résultat d'un changement de l'environnement, d'un changement de l'individu ou d'un changement décidé par l'individu et ayant des répercussions sur son mode de vie:

- a. Changements de l'environnement: rues mouillées ou verglacées, températures excessives, travaux de construction à côté de notre maison, vents forts, coupures d'électricité ou de l'approvisionnement en gaz ou en eau, mobilier urbain mal placé, parcs boueux, voitures mal garées, introduction d'une nouvelle technologie que nous ne savons pas utiliser et qui nous fait nous sentir maladroits ou mal préparés, etc.
- b. Changements de l'individu: maladies, allergies, jambe ou bras cassés, conjonctivite, brûlures, enflures, etc.
- c. Changements de situation: grossesse, nécessité de s'occuper d'un bébé ou d'un adulte ayant des problèmes de mobilité, vie loin du centre d'une ville, etc.

Dès lors, quand nous bâtissons des environnements en tenant compte de la diversité, nous nous facilitons la vie, indépendamment de l'étape ou de la situation dans laquelle nous nous trouvons, parce que nous évoluons tous.

LA GÉRONTECHNOLOGIE EN TANT QUE TECHNOLOGIE CONVIVIALE POUR PROMOUVOIR L'AUTONOMIE ET LES SOINS À DOMICILE POUR LES PERSONNES ÂGÉES

Une nouvelle science, la "Gérontechnologie", a pour but de mettre au point de nouvelles applications techniques et d'ingénierie pour préserver, accroître et intégrer l'autonomie et la qualité de vie des personnes âgées, particulièrement celles qui vivent encore chez elles. Grâce à la collaboration entre des ingénieurs et des gériatres, l'assistance et les soins à domicile peuvent bénéficier d'équipements spécialement conçus à cet effet: depuis les aides pour les AVQ (Activités de la vie quotidienne) et le mobilier jusqu'aux unités sportives pour la pratique du fitness doux. Ces applications sont également utilisées pour les soins hospitaliers et médicaux, depuis les soins intensifs jusqu'à la réhabilitation. L'urbanisme recherche également de nouvelles

solutions pour les personnes âgées: nouveaux modes d'accès aux véhicules, voitures spéciales, bicyclettes, motos, taxi, bus, nouveaux parkings et installations urbaines, etc.

Des études récentes ont démontré que les personnes âgées ne veulent pas dépendre de la technologie mais sont capables de "communiquer" avec elle. Par ailleurs, la personne âgée soignée à domicile contracte moins d'infections et de problèmes de comorbidité et tire un grand profit de la vie dans un environnement familial.

Une nouvelle figure professionnelle, le "Planificateur socio-médical", a vu le jour pour coordonner le travail des architectes et des ingénieurs dans les projets de construction de maisons de soins et de centres de réhabilitation ainsi que dans les projets d'adaptation de maisons privées pour des personnes en situation de handicap ou âgées. La "maison intelligente" est l'un des exemples qui méritent d'être cités à ce sujet.

Aujourd'hui, l'assistance sanitaire et sociale italienne, tout comme celle d'autres pays, intègre ce concept dans sa politique pour améliorer la qualité de vie de toutes les personnes âgées: les moins âgées, les âgées et les plus âgées!

Dario Bracco – Membre de la Société Internationale de Gêrontechnologie - Président du Centro Ricerche e Relazioni Cornaglia (membre de la plate-forme AGE de Bruxelles) - fax. +39 011 610780 - email: ricerchecornaglia@tiscalinet.it (pour en savoir plus, visitez le site www.eca.lu)

Diversité dimensionnelle, perceptuelle, motrice et cognitive

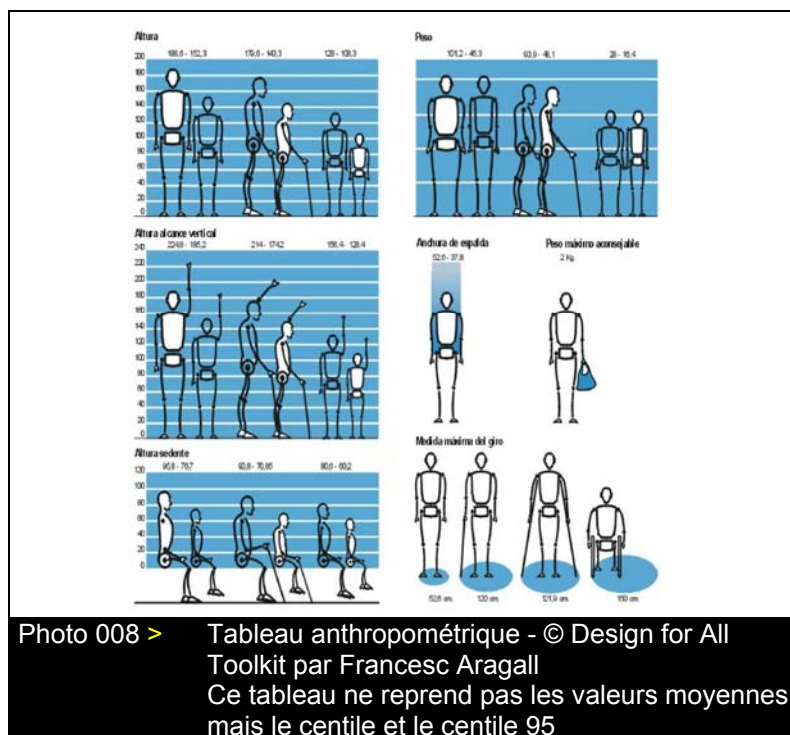
Tout le monde peut avoir des problèmes temporaires d'interaction avec l'environnement. Il convient cependant de rappeler que ces problèmes peuvent aussi être permanents (problèmes de naissance ou survenant à la suite d'un accident ou d'une maladie):

- **Diversité dimensionnelle:** Il est un fait qu'il existe des différences dimensionnelles entre les êtres humains: taille, poids, largeur des épaules, longueur des mains et des pieds, etc.

Ces différences peuvent être mesurées au moyen de valeurs quantitatives afin d'établir des tableaux anthropométriques de la population.

Souvent, ces tableaux sont utilisés pour concevoir des produits ou des espaces devant être utilisés par toute la population.

Le problème est que si nous n'utilisons que les valeurs centrales du tableau (la moyenne arithmétique), nous créons des produits, des services ou des environnements qui ne peuvent être utilisés que par une petite partie de la population.



Les valeurs inférieures et supérieures reflètent les caractéristiques réelles d'au moins une personne du groupe. Ce ne sont pas des valeurs qui ont été choisies aléatoirement par le chercheur et elles ne doivent donc pas être ignorées.

Les conceptions qui respectent la diversité dimensionnelle doivent pouvoir être utilisées par les personnes les plus grandes et les plus petites. Quatre solutions sont possibles:

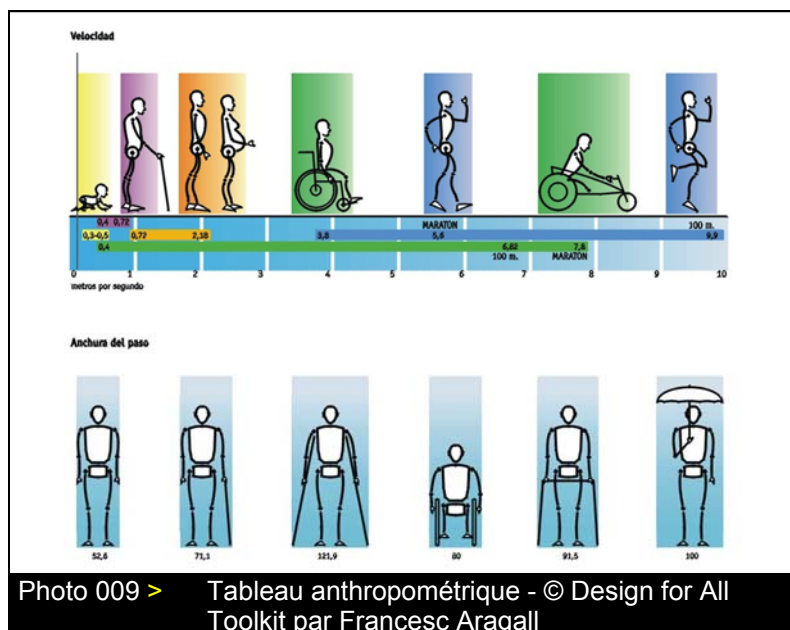
1. Une conception unique convenant à tous: par exemple, créer des embrasures de porte suffisamment larges pour permettre à tous les individus de passer, indépendamment de leur taille, du fait qu'ils transportent quelque chose ou qu'ils soient dans une chaise roulante.
 2. Concevoir une série d'objets couvrant toutes les possibilités, comme dans le cas des tailles de vêtements.
 3. Concevoir un produit adaptable à différentes dimensions, par exemple une chaise dont la hauteur peut être réglée.
 4. Concevoir un accessoire s'adaptant au design original, comme les sièges d'auto pour les enfants.
- **Diversité perceptuelle:** à l'exception de la cécité, les problèmes perceptuels passent généralement inaperçus, ce qui entraîne souvent une discrimination inconsciente à l'égard du groupe en question.

La perte, à divers degrés, de la vue, de l'audition, de l'odorat, du goût ou du toucher entraîne des problèmes quotidiens d'interaction avec l'environnement et est source de dangers significatifs:

- Pour les personnes qui portent des lunettes, la pluie peut représenter un gros problème étant donné que la vision se réduit lorsque les verres sont mouillés.
- Lire les informations concernant un itinéraire de bus ou de métro peut être un obstacle de taille pour les personnes qui ne voient pas bien.
- Lorsque nous crions pour prévenir une personne d'un danger, il ne nous vient jamais à l'esprit que cette personne pourrait être sourde.
- Les personnes qui perdent le sens de l'odorat (vieillesse, rhume ou allergie) ne peuvent se rendre compte d'une fuite de gaz avant qu'il ne soit trop tard.
- La perte du sens du goût peut nous amener à consommer des aliments impropres à la consommation.
- Une altération du sens du toucher (maladie, vieillissement ou températures basses) accroît le risque de graves brûlures de la peau ou de la bouche.

Par conséquent, nous devons non seulement tenir compte de la diversité perceptuelle lorsque nous concevons un environnement, mais nous devons aussi nécessairement sensibiliser la population à ces problèmes et promouvoir le respect à l'égard des personnes qui sont affectées par un ou plusieurs de ces problèmes.

- **Diversité motrice:** lorsque nous pensons aux personnes ayant des problèmes de mobilité, ce sont généralement les personnes en chaise roulante et celles qui utilisent des béquilles qui nous viennent à l'esprit. Pourtant, il existe une vaste gamme de problèmes moteurs, qui passent inaperçus:



- Les personnes qui marchent lentement ont besoin de plus de temps pour traverser la route aux feux.
- Les personnes qui éprouvent des difficultés à lever leurs jambes ont énormément de mal à monter les escaliers ou à monter dans un bus non équipé d'un plancher surbaissé.
- Les personnes qui ont des problèmes de mobilité au niveau des bras ne sont pas toujours capables de se servir d'un interrupteur situé à une certaine hauteur.
- Les personnes qui ont des difficultés à mouvoir leur cou ne peuvent pas toujours lever ou baisser la tête.
- Les personnes qui ne peuvent pas se pencher aisément ne sont pas toujours en mesure de lacer leurs chaussures ou d'utiliser un téléphone public qui n'est pas à leur hauteur.
- Les problèmes de dextérité manuelle empêchent ou entravent la manipulation de petits objets.
- Les gauchers éprouvent des difficultés à utiliser des outils conçus uniquement pour les droitiers.

Par conséquent, bien que les 'environnements pour tous' doivent être conçus en tenant compte des personnes en chaise roulante ou de celles qui s'appuient sur des béquilles, n'oublions pas qu'il existe d'autres problèmes de mobilité moins visibles qui sont tout aussi problématiques lors des interactions avec l'environnement.

Les designs mal pensés peuvent favoriser un groupe au détriment d'un autre. Par exemple, les escalators sont parfaits pour certaines personnes qui connaissent des problèmes de mobilité au niveau des jambes mais sont inaccessibles aux personnes en chaise roulante.

- **Diversité cognitive:** les changements cognitifs peuvent affecter notre capacité à recevoir et traiter les informations, notre mémoire, notre orientation spatiale et temporelle et notre capacité à nous exprimer. Ils affectent donc directement notre comportement et les informations que nous recevons de l'environnement.

Rappelons que les changements cognitifs ne sont pas uniquement la conséquence d'une déficience intellectuelle ou d'une démence sénile mais sont aussi souvent une réaction temporaire au stress ou à la dépression.

Au nombre des changements cognitifs, citons:

- Les troubles de la mémoire.
- Les problèmes d'orientation spatiale.
- Les problèmes d'orientation temporelle (quand notre horloge interne qui nous dit quand manger ou dormir ou nous indique la période de l'année cesse de fonctionner).
- Difficulté à se souvenir des étapes à suivre pour résoudre un problème.
- Incapacité ou difficulté à parler, lire, écrire ou comprendre les mots (en fonction de la localisation et de l'étendue d'une blessure).

DESIGN POUR LES PERSONNES ATTEINTES DE TROUBLES MENTAUX ET COGNITIFS

Jusqu'à présent, l'Europe s'est concentrée sur le Design pour les personnes présentant un handicap physique. Les progrès réalisés ont été lents – trop lents.

Si nous parvenons à un consensus sur l'Harmonisation technique européenne, l'évolution devrait être nettement plus rapide au cours des 2 ou 3 prochaines années.

Un effort concerté s'impose néanmoins dès à présent concernant le Design pour les personnes atteintes de troubles mentaux et cognitifs.

Il convient d'opérer une distinction entre les deux types de troubles...

Troubles cognitifs: Déficience des fonctions neuropsychologiques due à une blessure ou à la dégénération d'une(de) zone(s) spécifique(s) du cerveau.

Troubles mentaux: Terme général décrivant une maturation du développement cognitif ou des processus cognitifs plus lents que la normale, associés à une réduction du potentiel mental global.

Lorsque nous élaborons le design et les détails, il est essentiel d'explorer pleinement toutes les opportunités de s'écarter de la "ligne droite" et de "l'angle droit". Les espaces internes d'un bâtiment doivent être conçus ou modifiés pour être à échelle humaine. Leur aménagement général, leur disposition et leurs installations doivent être faciles à comprendre pour les

usagers du bâtiment. La connexion avec l'extérieur doit être constamment aisée. Les espaces externes associés au bâtiment doivent être adéquatement conçus pour que toute personne puisse s'y orienter sans difficulté. Les zones de circulation des bâtiments doivent être bien éclairées et doivent être conçues pour encourager positivement l'interaction sociale. Une bonne conception architecturale et des indices sensoriels immédiatement compréhensibles doivent être préférés à la signalisation. En outre, chacun doit pouvoir personnaliser son espace d'apprentissage/de vie/de travail et maîtriser les conditions environnementales dans les autres espaces.

Les études doivent être menées à un autre niveau, auquel les relations entre les neurosciences, le comportement humain et la conception des environnements "bâtis/virtuels" doivent être observées, explorées et testées.

Une approche plus vaste et plus multidisciplinaire de l'accessibilité sera également requise à l'avenir... et devra impliquer des spécialistes des neurosciences, de la psychologie et de la sociologie.

C.J. Walsh (visitez le site www.eca.lu pour en savoir plus)

Diversité démographique

La population européenne tend à la diversité culturelle et fonctionnelle: cette situation s'explique, entre autres, par une augmentation de l'immigration, le vieillissement de la population et une autre approche du handicap. Il est dès lors nécessaire de créer des environnements accessibles à tous, indépendamment des capacités et de l'héritage culturel de chacun.

A défaut, il y a un risque de déséquilibre et de diminution de la population active. Or, cette population active doit non seulement assurer le bien-être social de toute la population, mais également compenser le manque d'accessibilité dans notre environnement qui affecte, par exemple:

- Les personnes à mobilité réduite qui ne peuvent se déplacer sans être accompagnées.
- Les adultes en âge de travailler qui ne peuvent travailler car l'environnement n'est pas adapté à leur handicap.
- Les enfants qui ne peuvent aller à l'école parce qu'ils sont incapables d'accéder au bâtiment ou parce que le matériel éducatif n'est pas adapté à leurs besoins.
- Les centres urbains surpeuplés en conséquence de mauvais réseaux de communication.
- Les quartiers ou les segments de la population qui sont marginalisés ou pauvres parce qu'ils ne peuvent avoir accès aux nouvelles technologies.
- Les familles qui ne sont pas intégrées dans la société en raison de leur culture, de leur langue ou de leurs croyances.

Les facteurs qui rendent la population européenne de plus en plus diverse sont la qualité de vie, l'immigration, le taux de natalité et les droits civils

1. Une meilleure **qualité de vie** nous permet de vivre plus longtemps. Pris de manière isolée, ceci peut sembler un inconvénient pour l'avenir étant donné que, pour la société, le vieillissement de la population constitue une charge supplémentaire à la fois pour l'Etat et pour les familles.

Toutefois, l'amélioration de la qualité de vie implique qu'un grand nombre de personnes de plus de 65 ans soient en bonne santé et continuent à faire preuve de vitalité. Donc, à partir du moment où les environnements sont bâtis en tenant compte de la diversité, ces personnes continueront à être indépendantes et à rendre un service

de taille à la société (elles sont instruites, elles ont de nombreuses années d'expérience, elles ont du temps et, surtout, elles ont le désir de continuer à être utiles et de rester elles-mêmes).

2. **Immigration:** Le besoin en travailleurs et les déséquilibres territoriaux sont à l'origine d'un accroissement rapide de l'immigration dans tous les pays.

Bien qu'il s'agisse d'un phénomène nouveau dans certains pays européens, il est apparu il y a bien longtemps dans d'autres. Donc, des personnes et des familles de différentes cultures se mêlent à la population locale (beaucoup y sont même nées).

Dès lors, lorsque nous créons des environnements, nous ne pouvons oublier que la population européenne tend à la globalisation culturelle. Toutes les villes et tous les pays doivent mettre en place des mécanismes permettant l'intégration de tous les individus, indépendamment de leur culture ou de leur histoire, et donnant accès aux mêmes opportunités et droits.

3. Le besoin que nous éprouvons de développer nos capacités individuelles et notre désir d'offrir à nos enfants tout ce dont ils ont besoin pour pouvoir se développer (écoles, activités extrascolaires, technologie, etc.) ont un effet direct sur le **taux de natalité** (aujourd'hui, le nombre de couples qui veulent avoir deux enfants ou plus est en forte diminution).

ÂGE ET ATTITUDES – PRINCIPAUX RÉSULTATS D'UNE ENQUÊTE EUROBAROMÈTRE

http://europa.eu.int/comm/eurostat/Public/datashop/print-catalogue/EN?catalogue=Eurostat&product=KS-NK-03-002-__-N-EN&mode=download

En résumé, la diversité de la population est le résultat de la cohabitation de peuples différents, qui ont tous le droit à une vie digne.

Le choix est donc clair: soit nous créons des environnements pour tous ou, à l'avenir, seuls quelques groupes de la population pourront les utiliser.

La richesse de la diversité

La diversité de la population est le résultat de la cohabitation de peuples différents, qui ont tous le droit à une vie digne. Dès lors, le moins que nous puissions faire est de réclamer et de travailler à la création d'environnements reflétant la réalité sociale.

La cohabitation humaine est basée sur le respect mutuel et sur le désir que les individus puissent se développer pour gagner leur autonomie.



Photo 010 > Place très fréquentée
La différence entre les autres et moi est ce qui nous enrichit tous les deux

Vivre les uns à côté des autres nous permet d'apprendre à connaître et de tirer parti des réalités des autres. Au plus la diversité entourant un individu est grande, au plus sa vie sera riche.

Par conséquent, nous devons tenir compte de la diversité dimensionnelle, perceptuelle, motrice et cognitive lorsque nous développons des environnements car tout le monde a le DESIR, le BESOIN et le DROIT d'être indépendant et de choisir son mode de vie sans que l'environnement ne constitue une entrave.

Même s'il demeure souvent essentiel de concevoir des outils spécifiques pour des problèmes spécifiques (par exemple, lunettes, chaises roulantes, béquilles, appareils auditifs), le fait est que l'accessibilité de l'environnement est un facteur déterminant de l'autonomie personnelle (l'individu n'a pas besoin de l'aide des autres pour mener sa vie quotidienne): au plus l'environnement est accessible, au moins l'individu aura besoin d'une aide technique.

Pour que l'on puisse parler d'autonomie ou d'indépendance dans la vie quotidienne, les déplacements quotidiens de tous les individus doivent pouvoir se faire sans entraves.

Les déplacements quotidiens représentent toutes les sorties que nous faisons chaque jour pour mener à bien nos activités quotidiennes (par exemple, aller à l'école ou au travail, faire des achats, emmener les enfants au parc, aller voir des amis).

Pour être accessible, l'environnement doit donc prévoir:

- Un réseau de transports en commun répondant aux besoins de toute la population, en termes d'itinéraires, d'horaires et d'accessibilité des véhicules.

- Des informations claires pouvant être aisément comprises par tous les usagers de l'environnement, à savoir des indications fiables et un système de guidage évident.
- Des espaces de repos afin que l'individu puisse choisir de marcher ou d'utiliser les transports publics.
- Des bâtiments et services publics accessibles à tous. Ce qui se traduit notamment par un service et une gestion conviviaux et compétents.
- Une relation entre les véhicules (garés ou en mouvement) et les piétons qui soit à la fois amicale et respectueuse de la diversité des usagers.

Rendre l'environnement accessible consiste à le rendre respectueux des besoins des individus et, parallèlement, à encourager les individus à respecter leur environnement.

Créer des environnements respectueux de la diversité dimensionnelle, perceptuelle, motrice, cognitive et culturelle engendre la solidarité et facilite l'interaction entre les individus. Par ailleurs, il s'agit là d'un pas décisif en faveur de l'égalité des chances étant donné que chacun a ainsi l'opportunité de mener sa vie comme il l'entend, d'être indépendant et autonome,... , en bref, d'être une personne!

Tendances futures et modes de vie

Les environnements créés par l'être humain pour l'être humain doivent non seulement respecter la diversité humaine mais aussi répondre à nos besoins tout au long de notre vie.

Mieux encore, nous nous devons de léguer à nos enfants, aux enfants de nos enfants et aux petits-enfants de nos enfants un environnement stimulant la qualité de vie.

Le concept de l'utilisation immédiate doit être remplacé par une vision de continuité. L'idée de la culture locale doit laisser la place à la notion de diversité culturelle. Le consumérisme aveugle doit disparaître au profit de la consommation intelligente. La création pour le présent doit évoluer en consommation durable. L'individualisme doit être supplanté par la coopération et la solidarité. Les nouvelles technologies doivent se muer en technologies pour l'individu et, enfin, l'idée selon laquelle l'individu n'est productif que durant une certaine phase de sa vie doit être écartée car nous devons comprendre que notre vie a un sens depuis notre naissance jusqu'à notre mort.

Les changements sociaux ne voient toutefois pas le jour d'un simple claquement de doigts. Nous devons sensibiliser les individus, les éduquer et les motiver pour qu'ils donnent le meilleur d'eux-mêmes.

La création d'environnements accessibles stimule la cohabitation et le respect mutuel en rue, au travail, dans les écoles, dans les magasins, dans les maisons et dans les parcs.

Les environnements accessibles doivent être créés dans le respect des principes universels de la durabilité. Dans le cas contraire, de quel genre de planète, de quelle qualité de vie, nos enfants, nos petits-enfants et les générations futures hériteront-ils?

DESIGN DURABLE – UNE POLITIQUE INTELLIGENTE

Le développement durable ne concerne pas uniquement la pureté des eaux et les énergies renouvelables... Il s'agit d'un mode de penser holistique, d'une stratégie à long terme devant couvrir tout le cycle de la vie humaine. Le développement durable est devenu un concept clé de toutes les stratégies politiques progressistes.

Karin Bendixen dans "Form & Funktion - Nordic Design for All Magazine" N° 2/Volume 1 décembre 2002 (<http://www.dcft.dk/index.asp?pid=1930>) (visitez le site www.eca.lu pour en savoir plus)

OPPORTUNITÉS

Puisque l'accessibilité consiste à créer un environnement dont chacun peut profiter, elle a pour effet le plus immédiat d'offrir à un plus grand nombre de personnes l'opportunité de participer aux activités économiques et sociales.

L'accroissement de l'accessibilité des bâtiments, biens et services débouche sur une situation de win-win étant donné que les amis et parents des personnes qui éprouvent des difficultés dans les environnements inaccessibles ont tendance à devenir des usagers et clients des bâtiments, biens et services qui offrent un accès aisé à ces personnes. Selon ce point de vue, l'accessibilité n'est-elle pas un investissement plutôt qu'une dépense pour la société?

Opportunités pour les usagers

Tout design conçu pour une personne en situation de handicap sera plus facile à manipuler ou à utiliser pour le reste de la population.

Les environnements accessibles sont indubitablement profitables pour chacun d'entre nous:

- Nous n'avons plus de mal à jeter nos sacs poubelle dans les conteneurs.
- Le bus que nous prenons pour aller travailler a un plancher surbaissé.
- Nous ne sommes pas confrontés à des obstacles sur les trottoirs quand nous allons nous promener.
- Nous recevons à la fois des informations visuelles et auditives.
- Les instructions d'utilisation d'un appareil ménager sont claires.
- Nous pouvons utiliser les différents services disponibles dans notre région sans problème.
- Les enfants peuvent jouer dans le parc sans être exposés à un danger.

En outre, quand, en tant qu'usagers, nous avons conscience du fait que notre environnement améliore notre qualité de vie, nous sommes plus enclins à le respecter et à en prendre soin.

Opportunités pour les designers

Les erreurs de design sont souvent dues au fait que les designers se considèrent eux-mêmes comme des usagers types ou se basent sur les personnes avec lesquelles ils sont généralement en contact, oubliant ainsi la réelle diversité de la population.

Cependant, les créations des designers qui ont l'accessibilité à cœur sont davantage couronnées de succès étant donné que le résultat final sera un design convenant à la majorité des usagers.

L'accessibilité ou le design pour tous devrait être une philosophie adoptée par toutes les personnes qui sont impliquées dans la création d'environnements ou dans le développement de produits destinés au grand public.

Dès lors, il est essentiel que les organes professionnels et les universités fassent la promotion de ce concept et fournissent aux experts les informations dont ils ont besoin pour le mettre en pratique:

1. En tant que centres formant et guidant les futures générations d'experts, les **universités** doivent veiller à ce que les connaissances qu'elles transmettent soient basées sur cette philosophie. Afin de motiver les étudiants à adopter ce concept et à poursuivre sur cette voie, tout l'environnement universitaire doit être un véritable exemple de la philosophie encouragée. Ainsi, toute personne qui le souhaite doit pouvoir accéder à ses différents services (salles de conférence, toilettes, cafétérias, bibliothèques, etc.).
2. Les **organes professionnels** doivent sensibiliser leurs membres aux nouvelles tendances, aux outils à utiliser, aux avantages sociaux et au succès professionnel découlant des designs accessibles.

En résumé, les universités et les organes professionnels doivent soutenir l'**engagement social** consistant à concevoir pour toute la population et ils doivent également prendre l'**engagement professionnel** de motiver et former leurs étudiants ou leurs membres.

PRINCIPES DE CONCEPTION UNIVERSELLE DANS LES PROGRAMMES

Des obstacles et entraves d'ordre architectural dans l'environnement bâti empêchent encore un grand nombre de personnes en situation de handicap de jouer pleinement et activement leur rôle dans la communauté. Or, il s'agit là d'une forme d'exclusion sociale inacceptable.

Les acteurs clés de la lutte pour la création d'environnements bâtis accessibles sont, naturellement, toutes les professions qui façonnent cet environnement dans le cadre de leurs activités professionnelles quotidiennes. Vu que la formation constitue un moteur de changement reconnu, leur éducation et leur formation sont capitales pour

que voient le jour des environnements accessibles, en éliminant les obstacles existants ou en évitant d'en créer de nouveaux.

Dès 1977, le Conseil de l'Europe a adopté à Strasbourg la *Résolution AP (77) 8 sur l'adaptation du logement et des zones adjacentes aux besoins des personnes handicapées*, qui recommande d'élargir la portée de la formation et de l'information fournies aux personnes impliquées dans le processus de construction des logements afin d'y inclure l'enseignement des problèmes soulevés et leur résolution possible".

Le rapport annexe, révisé en 1979, contient quelque 30 pages de dimensions techniques pertinentes, entendus comme des exemples et non comme des normes contraignantes, étant donné qu'il n'a pas été possible de dégager un consensus entre les états membres sur d'éventuelles normes européennes. Les tentatives répétées tout au long des années 80 pour faire avancer les choses ont échoué mais ont néanmoins débouché sur la publication du rapport *Accessibilité – Principes et Directives* en 1993. Le rapport veut promouvoir le concept d'"accessibilité intégrée" et stipule: "Il est important que les concepts d'accessibilité intégrée et d'interactivité soient inscrits dans la formation en architecture".

Pendant ce temps, le Comité pour la réadaptation et l'intégration des personnes handicapées du Conseil de l'Europe (CD-P-RR) a fait de la formation du personnel concerné par la réadaptation et l'intégration des personnes handicapées l'une de ses priorités.

La recommandation n°R (92) 6 relative à une politique cohérente pour les personnes handicapées stipule: "Afin de promouvoir en amont une politique d'accessibilité ambitieuse et cohérente, l'inscription obligatoire du concept d'accessibilité devrait être le fondement du programme de formation de base des architectes, des urbanistes et des ingénieurs."

A la fin des années 90, le Comité a lancé une initiative relative à la formation des architectes, ingénieurs et urbanistes, ayant finalement entraîné l'adoption de la *Résolution ResAP (2001) 1 sur la conception universelle*.

Cette résolution a pour but d'améliorer l'accessibilité de l'environnement bâti en recommandant l'inclusion des principes de conception universelle dans les programmes et les formations de toutes les professions qui travaillent dans le domaine de l'environnement bâti, en particulier les architectes, les ingénieurs et les urbanistes.

Elle adopte une approche proactive à l'égard du problème de l'inaccessibilité en tentant d'améliorer l'éducation et la formation de toutes les professions qui travaillent sur l'environnement bâti, en visant directement les gouvernements et, indirectement, les universités et les établissements de formation continue et de formation professionnelle.

Quelle est la nouveauté apportée par le principe de la conception universelle?

L'environnement créé par l'homme est fondé sur le présupposé selon lequel il existe une personne "standard". Jusqu'à présent, le problème d'accessibilité était considéré comme le résultat direct d'un écart par rapport à "la norme". La personne qui s'écarte ainsi est une "exception", d'où le "problème". Dans le cadre d'une approche au cas par cas, la solution adoptée le plus couramment en matière d'accessibilité consistait à doter les bâtiments d'aménagements tels que rampes d'accès ou portes plus larges. Cependant, cette approche renforce l'idée que certaines personnes sont des "exceptions" à la règle. C'est une approche stigmatisante, qui oblige ces personnes, par exemple, à utiliser des entrées séparées, souvent à l'arrière du bâtiment. En outre, la plupart de ces modifications sont des ajouts, pensés après coup, et non le résultat d'un processus de conception planifié.

Aujourd'hui, la nouvelle approche intégrée notamment basée sur la conception universelle vise à répondre de manière égale aux besoins de chacun. Tout le monde devrait pouvoir entrer et circuler dans n'importe quelle partie d'un bâtiment d'une manière aussi indépendante et naturelle que possible. Les critères définissant la "normalité" devraient être élargis afin de garantir que la construction de l'environnement bâti soit basée sur les principes de la "conception universelle", ce qui suppose une nouvelle prise de conscience en matière de conception et de construction.

A cette fin, la Résolution ResAP (2001) 1 sur la conception universelle du Conseil de l'Europe prend pour point de départ le droit de tous les individus à accéder, utiliser et comprendre l'environnement bâti et la responsabilité et le devoir de la société, en particulier les architectes, les ingénieurs et les urbanistes, à rendre ce droit possible.

En raison des discussions entre les experts, il a néanmoins été décidé qu'aux fins de la résolution, les termes "Conception universelle" et "Conception pour tous" auraient le même sens.

La recommandation estime que la notion de conception universelle devrait faire partie intégrante du corps principal de la formation initiale pour l'ensemble des professions travaillant dans le domaine de l'environnement bâti, à tous les niveaux et dans tous les secteurs.

Les mesures recommandées sont subdivisées en 10 chapitres: Principes généraux; Définitions; Buts, objectifs et stratégies; Enseignement supérieur; Formation continue et formation professionnelle; Méthodes et matériels pédagogiques; Formation des maîtres; Participation des usagers; Evaluation de l'efficacité de l'enseignement; et Echange d'informations et de bonnes pratiques au niveau international.

M. Thorsten AFFLERBACH, Responsable administratif, Intégration des personnes handicapées, DG III – Cohésion sociale, Conseil de l'Europe, Strasbourg, France (visitez le site www.eca.lu pour en savoir plus)

Opportunités pour les promoteurs immobiliers

Les personnes ou organismes privés qui promeuvent des projets accessibles se rendent compte qu'ils disposent d'un argumentaire de vente plus puissant caractérisé par une plus grande qualité humaine.

Par exemple, lorsqu'ils essaient de vendre un bien immobilier, ils ne doivent pas se limiter à l'évocation des aspects esthétiques, du nombre de pièces ou de la localisation de premier ordre (près d'une plage ou de jardins, etc.). Ils peuvent également avancer les arguments suivants:

- Accessibilité du bien immobilier en lui-même: adéquate pour tous.
- Accessibilité de l'environnement adjacent (services, espaces verts, transports).
- Espace de vie flexible pouvant être adapté aux différents besoins des personnes qui y vivent.
- Utilisation de matériaux résistant à l'usure et produits selon des méthodes respectueuses de l'environnement.
- Esthétisme et bon goût, alliés à la fonctionnalité.

Le promoteur éprouve ainsi un sentiment de satisfaction personnelle étant donné qu'il peut offrir un produit de qualité et durable, convenant à la majorité des individus.

Depuis 1973, la Commission européenne effectue un suivi régulier de l'opinion publique dans les Etats membres. Ce suivi constitue une aide précieuse à la préparation de textes, la prise de décision et l'évaluation de son travail.

A travers nos sondages et nos études, nous traitons de très nombreux thèmes d'intérêt européen qui concernent directement les citoyens d'Europe: la construction européenne, la situation sociale, la santé, la culture, les technologies de l'information, l'environnement, l'euro, la défense, etc.

http://europa.eu.int/comm/public_opinion/

Opportunités pour les entreprises

Les entreprises qui développent des projets sont elles aussi des entités créées. Dès lors, pour que leurs projets soient accessibles, il faut qu'elles le soient également.

Une entreprise accessible est une entreprise qui tient compte de la diversité et de la qualité de vie de ses travailleurs. Les travailleurs se sentent traités comme des êtres humains, ils sont motivés et désireux de garantir le bon fonctionnement de l'entreprise.

Les projets accessibles sont conçus en tenant compte de l'ensemble de la population. Ils attirent un plus grand nombre de consommateurs et, par conséquent, génèrent des opportunités commerciales majeures.

En outre, les projets accessibles sont davantage susceptibles de générer un chiffre d'affaires plus élevé, car l'une des devises du Design pour tous est la création d'environnements pouvant être adaptés en fonction d'exigences différentes.

Par exemple, un hôtel très bien situé, en bord de mer, ne doit pas limiter sa saison aux seuls mois de juillet et août si l'adaptabilité de sa construction offre des options commerciales tout au long de l'année:

- La gestion de l'hôtel peut négocier avec le conseil communal local pour organiser sur la plage des activités sportives dont la pratique peut être poursuivie même en dehors de la saison des sports aquatiques.
- Les chambres d'hôtel peuvent être utilisées pour des activités extrascolaires destinées aux enfants et aux adolescents.
- L'hôtel peut participer à l'organisation des festivités locales et accueillir agréablement des événements culturels et communautaires.
- Si l'hôtel possède une piscine chauffée, elle peut être utilisée pour y organiser des cours de natation.

Les hôtels non accessibles ne sont pas en mesure d'accueillir des groupes de personnes, parfois importants, lorsque ces groupes comptent dans leurs rangs des personnes en situation de handicap.

Le fait que toutes les installations de l'hôtel soient accessibles incite les personnes plus âgées à y séjourner tout au long de l'année, étant donné qu'elles sont plus flexibles au niveau de leurs dates de vacances

Grâce à de telles activités, l'hôtel peut travailler avec un personnel permanent et ne doit pas se donner la peine de trouver de nouveaux employés chaque saison. Il exploite aussi mieux ses installations et attire des visiteurs locaux et étrangers toute l'année.

LE TOURISME POUR TOUS – EXIGENCES ET OPPORTUNITÉS POUR LES DESTINATIONS TOURISTIQUES EN EUROPE

L'évolution démographique de la société aura un impact majeur sur l'industrie du tourisme en Europe. Vu que le nombre de personnes âgées et en situation de handicap augmente, il est indispensable que les destinations touristiques répondent aussi aux besoins de ces groupes de clients.

La création et la conception d'un environnement accessible, spacieux et confortable doivent être considérées comme une marque de qualité, rendant les voyages et les vacances plus agréables et faciles pour tous et pas uniquement pour les personnes plus âgées ou en situation de handicap. Une destination accessible comble les désirs du touriste en matière de confort, gain de temps et réduction du stress. En établissant le concept de "Tourisme pour tous" en tant que critère de qualité et de confort, la détente et le repos sont assurés. Au final, tous les touristes et visiteurs tireront profit de ce concept.

Dr. Peter Neumann (visitez le site ww.eca.lu pour en savoir plus)

Citons encore l'exemple des grands centres commerciaux. Ils sont conçus d'entrée de jeu pour faciliter l'accès, en laissant suffisamment d'espace entre les emplacements de parking, en prévoyant des transports en commun, en proposant des bâtiments adaptés et en évitant les marches entre l'entrée des bâtiments et les magasins et services.

C'est probablement leur accessibilité qui a largement contribué au succès des centres commerciaux et des centres de loisirs.

De même, les entreprises qui ont intégré cette philosophie à leurs produits et services ont enregistré un accroissement de leurs profits (quelques exemples sont repris sur le site web).

Nous pourrions citer de nombreux autres exemples dans les domaines du tourisme, du logement, des produits d'hygiène personnelle, etc.

Enfin, comme dans le cas des promoteurs, les employeurs qui s'engagent à concevoir en tenant compte de tous éprouvent la satisfaction personnelle de contribuer à améliorer la qualité de vie de leurs travailleurs et des consommateurs.

ENGAGEMENT ENVERS LE DESIGN POUR TOUS

La Design for All Foundation a mis au point un projet destiné à rendre le Design pour tous compatible avec le profit. En s'engageant à opter pour le Design pour tous, les entreprises améliorent l'accessibilité de leurs produits et services et, dans un même temps, améliorent leur image sociale, accroissent leur nombre de clients et augmentent la satisfaction des usagers.

Imma Bonet, Directeur exécutif de la Design for All Foundation (visitez le site www.eca.lu pour en savoir plus)

Opportunités pour les politiciens

Les politiciens qui se battent pour rendre les environnements accessibles à tous prouvent leur désir d'offrir à la population une bonne qualité de vie et de meilleures opportunités de se développer, à la fois sur le plan social et personnel.

Rappelons que ce sont les politiciens qui sont responsables des dépenses publiques. Or, le fait de rendre les environnements accessibles produit un effet direct sur les dépenses publiques:

- Les situations dangereuses et, par conséquent, le nombre d'accidents diminuent dans les environnements accessibles.
- Quand l'interaction avec l'environnement est aisée, l'assistance individuelle s'avère moins nécessaire (qu'elle soit apportée par d'autres personnes ou par des équipements qui compensent les déficiences environnementales).

Enfin, l'accessibilité rend les villes plus attrayantes pour les personnes qui y vivent et pour les visiteurs potentiels (tourisme), sans parler des entreprises ou des professionnels à la recherche d'un bon environnement où s'installer (progrès).

Au plus l'environnement est accessible, au plus nous pouvons économiser de ressources que nous pouvons utiliser à d'autres fins.

Citons notamment les économies réalisées par le service de porte-à-porte quand les transports publics sont accessibles.

Autre exemple: le coût d'un ascenseur dans un immeuble de trois étages correspond au prix d'un séjour en institution pour une personne pendant 2 ans.

UNE LÉGISLATION EST-ELLE NÉCESSAIRE POUR CRÉER DES ENVIRONNEMENTS ACCESSIBLES À TOUS?

L'un des problèmes les plus évidents et pénibles auxquels sont confrontées de nombreuses personnes en situation de handicap consiste en l'inaccessibilité physique de l'environnement bâti et en l'impossibilité de l'utiliser. L'accessibilité est l'un des facteurs clés (du niveau) de la participation et de l'intégration des personnes en situation de handicap (et de leurs famille et amis) dans la société. La lutte pour l'égalité des chances et la prise de conscience (politique) croissante au fait que l'accessibilité des bâtiments publics, des logements, des transports etc.. est un droit fondamental s'ancrent de plus en plus, particulièrement depuis la publication des Règles pour l'égalisation des chances des handicapés des Nations unies (Règle n°5 sur l'accessibilité). Cette évolution peut être considérée comme l'une des victoires majeures relatives à des questions touchant les personnes en situation de handicap au niveau international. Même si ces règles continuent à jouer un rôle de taille dans la promotion, la formulation et l'évaluation des politiques, plans, programmes et actions aux niveaux national, régional et international, elles ne sont cependant pas contraignantes.

Dans de nombreux pays du monde, comme notamment en Europe, la législation nationale est considérée comme l'un des principaux outils de création d'une société accessible. C'est le cas dans divers pays européens depuis de nombreuses années. La Commission européenne, le Parlement européen et, naturellement, le Forum européen des personnes handicapées ont toutefois récemment pris conscience du fait que cette politique doit être promue au niveau européen. La législation européenne en matière d'accessibilité est désormais inscrite à l'agenda politique et, pour de nombreux Eurocrates, à savoir les partisans d'une Europe fédérale, cette matière ne peut être laissée aux Etats membres de l'UE. Il semble que la subsidiarité soit hors jeu!

Maarten van Ditmarsch (visitez le site www.eca.lu pour en savoir plus)

CHAPITRE 3

**RECOMMANDATIONS POUR LA CRÉATION
D'ENVIRONNEMENTS ACCESSIBLES**

INTRODUCTION

Ce chapitre analyse les différents éléments qui constituent l'environnement bâti.

Le but est de donner quelques exemples de recommandations destinées à adapter la conception des espaces et des services en fonction des besoins de la diversité humaine.

Quoi qu'il en soit, le plan détaillé et la conception doivent également tenir compte de la situation locale spécifique et des ressources disponibles.

Les exemples fournis dans ce chapitre concernent:

- Les espaces ouverts
- Les transports
- Les bâtiments publics
- Le logement
- Les services d'information au public

Les recommandations présentées sont à considérer comme source d'inspiration et doivent être complétées en fonction des considérations soulevées dans les pages précédentes.

ESPACES OUVERTS

Voie publique

Pour que la voie publique soit accessible, il doit y avoir une relation fonctionnelle entre tous les éléments dont elle est constituée, tels que le mobilier urbain, les véhicules et les terrasses des cafés. En effet, tout élément mal placé (par exemple, une voiture garée sur le trottoir) peut s'avérer un obstacle insurmontable pour certaines personnes. Dès lors, en plus de sensibiliser le public à la nécessité de respecter la fonctionnalité des différentes zones (comme celles conçues pour les piétons, pour les loisirs ou les parkings), la conception des rues et des trottoirs doit éviter que ces espaces soient utilisés à mauvais escient, tout en veillant naturellement à ce que les éléments employés à cet effet ne constituent pas eux-mêmes un obstacle.

Le développement de la société s'est parfois fait au détriment de la qualité de vie, comme le prouve le très grand nombre de véhicules qui envahissent les villes et occupent un espace destiné à l'origine aux individus. Il est par conséquent important que le développement de l'environnement soit planifié de telle manière qu'il permette le progrès sans renoncer à la qualité de vie. Les véhicules et les piétons doivent donc cohabiter de manière correcte et conviviale. En fonction des situations spécifiques, une telle cohabitation est possible:

- en interdisant la circulation routière dans certaines rues ou dans certains quartiers.
- en restreignant la circulation aux véhicules appartenant aux résidents dans les quartiers habités dans lesquels le transit n'est pas conseillé (comme dans les vieux quartiers de certaines villes).
- en supprimant les trottoirs dans les rues étroites très fréquentées par les piétons.



Photo 011 > Rue étroite avec trottoirs

- en établissant une distinction claire entre les zones piétonnes (trottoirs) et la route et en analysant le rapport adéquat entre chacun des deux espaces.
- en créant des parkings ou des zones de stationnement et de chargement/déchargement qui permettent d'éviter que les véhicules à l'arrêt occupent l'espace réservé aux piétons.



Photo 012 > La suppression des trottoirs étroits profite à tous

Les éléments de la voie publique peuvent être subdivisés en deux catégories: les éléments urbains ordinaires et les éléments du mobilier urbain.

1. Les éléments urbains ordinaires

Les éléments urbains ordinaires sont ces éléments qui ne dépassent pas ou ne devraient pas dépasser la surface de la route (par exemple: entrées de garage, bouches d'égout, canalisations d'eau ou de gaz et couvercles de compteurs)

Les mesures conseillées devant être prises en considération lors de la conception et de l'installation d'éléments urbains ordinaires sont les suivantes:

- Hormis les entrées de garage, ces éléments doivent être complètement au niveau de la surface de la route, pour éviter que des piétons puissent trébucher ou tomber sur ces éléments.
- Les éléments urbains ordinaires doivent être conçus de sorte à remplir leur fonction sans être un obstacle ou constituer un risque.
- Les bouches d'égout doivent être d'une taille permettant le passage d'importants volumes d'eau mais être conçues de telle sorte que le pied d'un enfant, les talons des chaussures ou les béquilles ne puissent y glisser et que les véhicules équipés de petites roues (poussettes, roues avant des chaises roulantes) ne puissent s'y coincer
- Les éléments placés sous la surface de la route (canalisations ou installations électriques ou téléphoniques) doivent être réparés ou remplacés à un moment donné. Ces travaux doivent causer un minimum de désagréments à la population.

Ces aspects doivent être pris en considération dès la phase de planification des travaux car leur correction ultérieure peut être très onéreuse.

2. Eléments du mobilier urbain

Les éléments du mobilier urbain sont ceux placés dans les rues et sur les trottoirs pour fournir un service au public: bancs, réverbères, poubelles, feux de signalisation, abribus, panneaux d'information, etc. En règle générale, ces éléments doivent être alignés et placés au bord du trottoir (près de la route) et être ancrés dans le sol pour que les personnes malvoyantes puissent les détecter avec leur canne.



Photo 013 > Les éléments non alignés et non placés au bord du trottoir peuvent être une cause d'accident ou de désorientation pour les personnes malvoyantes.

Les aspects à prendre en compte lors de la conception dépendent de l'élément:

- Bancs: ils doivent permettre de s'asseoir confortablement et, ensuite, de se lever facilement. Ils doivent donc être d'une hauteur adéquate et être équipés d'accoudoirs.
- Parcmètres: ils doivent être faciles à utiliser. La probabilité que les usagers n'aient pas toujours de pièces doit être prévue.
- Containers: ils doivent être totalement accessibles pour que les personnes qui ont des problèmes de mobilité n'aient pas à laisser leurs déchets hors du container.
- Arbres: ils ne doivent pas être plantés dans des rues étroites et les branches inférieures ne peuvent entraîner un risque pour les personnes plus grandes ou les véhicules plus hauts.
- Panneaux d'information: ils doivent être à une hauteur rendant la lecture aisée sans entraver le passage des piétons.
- Éléments de protection dans les parcs et les rues piétonnes: ces éléments ne peuvent être des éléments bas, comme des boules de béton posées sur le sol, pouvant constituer un danger, spécialement dans les régions où ils risquent d'être entièrement recouverts de neige.
- Informations: les informations se référant aux risques temporaires (surface glissante, risque de chute de matériel, peinture fraîche, etc.) doivent être compréhensibles pour tous.

- Mauvaise visibilité: elle doit être compensée, notamment dans les villes dans lesquelles il y a souvent du brouillard. Le mobilier urbain doit être équipé de marquage fluorescent.

Outre ce qui précède, il convient de rappeler que les éléments placés dans les rues et sur les trottoirs sont parfois privés et non publics, comme les terrasses des cafés, les auvents des magasins et les portes d'accès aux bâtiments. Il est dès lors indispensable d'établir des règlements clairs et de les faire respecter.

L'IMPORTANCE DU GPS POUR RÉDUIRE LES OBSTACLES À LA MOBILITÉ AUXQUELS SONT CONFRONTÉES LES PERSONNES AVEUGLES ET TRÈS MAL VOYANTES

Les "obstacles" qui réduisent la mobilité des personnes aveugles et mal voyantes sont principalement les problèmes d'orientation et le manque d'informations. Par exemple, pratiquement aucune ville ne possède de carte adéquate (les cartes en relief disponibles dans quelques rares villes sont virtuellement impossibles à utiliser pour la plupart des personnes concernées). S'orienter est plus complexe en raison de l'inaccessibilité des panneaux indicateurs pour les personnes aveugles et mal voyantes. Quelques approches limitées visent à l'heure actuelle à apporter une solution à ces problèmes: les sillons destinés aux aveugles installés au bord des quais de gare et les équipements audio des feux de circulation. Ces équipements servent donc uniquement à éviter le danger.

Un système de navigation guidé par satellite (GPS) équipé d'un synthétiseur vocal peut identifier et annoncer à l'utilisateur sa localisation dans la ville, mais celui-ci ne reçoit pas pour autant les informations concernant le chemin à emprunter. Afin d'améliorer la mobilité des personnes aveugles/mal voyantes, l'addition d'une fonctionnalité de "calcul d'itinéraire" est indispensable.

De plus, un GPS destiné à réduire les obstacles à la mobilité auxquels sont confrontées les personnes aveugles/malvoyantes doit être doté d'une interface d'entrée acceptant les informations additionnelles essentielles pour l'orientation/la mobilité. Citons notamment la position et le type des carrefours (passages pour piétons, feux de circulation avec ou sans guides audio, métros), la localisation des arrêts de bus et les heures de passage de tous les transports publics aux arrêts en question.

En outre, l'interface permettrait à tous les usagers d'enregistrer la position de certains magasins, médecins et autres destinations importantes.

S'ils incluaient un calcul d'itinéraire et les informations additionnelles nécessaires, de tels systèmes de navigation constitueraient des outils précieux pour faciliter la mobilité des personnes aveugles et malvoyantes. Ces outils complètent, mais ne rendent pas superflues, les aides existantes, comme les cannes et les chiens guides. Une longue canne et un chien guide ont pour fonction non seulement d'identifier les marquages routiers mais aussi de contourner les obstacles et d'éviter les dangers. Complétées par les possibilités fournies par le GPS en matière d'orientation, ces aides pourraient être nettement mieux utilisées.

Dans le monde entier, de nombreuses organisations travaillent actuellement à rendre les GPS utilisables via une sortie vocale. Nous avons de bonnes raisons d'espérer que Papenmeier Rehatechnik vendra le système mis au point au Canada par Visuaide en Allemagne cette année, même si, en l'état actuel des choses, il n'intègre pas encore la fonctionnalité du calcul d'itinéraire.

Dr. Rüdiger Leidner (visitez le site www.eca.lu pour en savoir plus)

Entretien des rues

La conception des rues et des éléments urbains qui y sont installés définit leur degré d'accessibilité. Même si la conception est adéquate, il se peut que l'entretien ou le manque d'entretien entravent sérieusement l'accessibilité. Exemple:



- Les travaux d'entretien réalisés sur le trottoir doivent prévoir une signalisation adéquate, être clôturés et prévoir des voies d'accès provisoires accessibles.
- Le mobilier urbain endommagé peut provoquer un accident si des parties dangereuses sont exposées.
- Les ordures peuvent être un obstacle et un danger si la rue n'est pas nettoyée assez souvent et si les poubelles ne sont pas assez grandes.



Photo 015 > Container enterré avec bouche accessible
Les solutions doivent être conçues pour permettre à chacun de participer au processus de recyclage

Enfin, afin d'encourager chacun à collaborer au recyclage des matériaux, les containers doivent être accessibles à tous les citoyens, sans oublier les enfants et les personnes âgées.

En bref, une bonne coordination et un bon fonctionnement des services de nettoyage et d'entretien sont la clé d'un environnement sûr, un environnement dans lequel chacun peut jouir d'une bonne qualité de vie.

Zones récréatives

Les parcs et les jardins sont des espaces de loisirs et de rencontre. Ce sont également les poumons des zones densément bâties. Lors de leur conception, les aspects à prendre en considération dépendent de leur taille, de leur emplacement et du nombre de services qu'ils offrent.



Photo 016 > ... les poumons des zones densément bâties

Les mesures à prendre en considération lors de la conception des parcs ou squares de petites dimensions situés au cœur d'un quartier sont les suivantes:

- Les parcs ou squares dont les rues adjacentes sont ouvertes à la circulation doivent être équipés d'une clôture de sécurité pour éviter que les enfants ne puissent s'échapper sur la rue.
- Le parc doit prévoir une zone séparée pour les très petits enfants, dans laquelle ils peuvent jouer en toute sécurité.
- Des bancs doivent être installés à côté des aires de jeu pour que les adultes puissent s'asseoir et regarder leurs enfants.

Dans le cas des aires plus vastes offrant différentes zones de services, des mesures de sécurité, une bonne accessibilité et une bonne signalisation sont nécessaires:

- Les visiteurs peuvent trouver à l'entrée du parc une carte indiquant l'emplacement des divers services, des activités ou des équipements et fournissant des informations concernant les heures d'ouverture des installations et des activités guidées.
- Les sentiers qui constituent les différents itinéraires doivent se croiser et permettre aux usagers de passer facilement de l'un à l'autre. Il ne peut y avoir de marches pour passer d'un niveau à un autre.
- Comme dans les petits parcs, les aires de jeu réservées aux enfants doivent être conçues en tenant compte des adultes qui les accompagnent.
- Les aires de jeu doivent respecter la diversité des enfants (âge et mobilité).



Photo 017 > Tous les enfants doivent avoir l'opportunité de découvrir leurs propres limites

- La conception des aires de jeu doit garantir la sécurité des enfants qui les utilisent, sans oublier que les enfants veulent expérimenter de nouvelles sensations et en ont besoin.

- Les matériaux utilisés pour construire ces installations ne doivent présenter aucun danger s'ils se cassent.
- Les éléments du mobilier (bancs, fontaines, poubelles, etc.) doivent être placés dans des lieux accessibles, mais ne peuvent représenter un obstacle pour les personnes qui se baladent.
- Les matériaux utilisés pour la construction du mobilier doivent permettre une utilisation durable sans pour autant nécessiter un entretien constant.
- Dans les aires réservées au jeu et au repos, la végétation doit créer de l'ombre en été et laisser passer le soleil en hiver.
- Les aspects sanitaires et hygiéniques découlant de la présence d'animaux (domestiques) doivent être pris en considération.
- Les installations couvertes (comme les toilettes, les théâtres et les bars) doivent être absolument accessibles.
- Dans les parcs qui ne sont pas clôturés et qui sont donc ouverts la nuit, il est important d'intensifier les mesures de nettoyage pour éviter que les enfants ne jouent avec du verre cassé ou des seringues abandonnées.

Par conséquent, lors de la conception d'un parc, nous ne pouvons oublier qu'il s'agit d'un espace destiné aux loisirs et qu'il doit dès lors être plus souvent nettoyé et entretenu que les autres aires urbaines moins fréquentées.

L'utilisation faite des plages au bord de la mer, de rivières ou de lacs a évolué au fil des ans. Alors, qu'elles étaient autrefois purement exploitées à des fins commerciales (pêche et commerce), l'aspect récréatif prime à présent. Les plages ont cessé d'être des espaces naturels et sont aujourd'hui urbanisées. C'est particulièrement le cas de celles qui se trouvent dans le centre d'une ville et de celles où des cabines, bars, tentes de la Croix-Rouge et autres services améliorant la sécurité et le bien-être des baigneurs ont été installés.

Aujourd'hui, les plages sont des endroits qui doivent pouvoir être utilisés par le grand public. Il est dès lors essentiel que chacun puisse y accéder, s'y baigner et tirer profit des différents services qu'elles offrent. Comme pour l'espace bâti, les interventions nécessaires dépendront des spécificités propres à chaque cas. Quoi qu'il en soit, une série de considérations doit être prise en considération lors de la conception de plages pour tous:

- Agents naturels: l'effet du vent et de la pluie doit être pris en considération. Cependant, lors de l'installation d'éléments fixes ou de planchers permettant d'accéder à l'eau, il est particulièrement important de garder à l'esprit l'effet des marées, car les changements du niveau de la mer peuvent être très marqués à certains endroits.

- Sols: leur texture et leur couleur, plus ou moins foncée, changent d'une plage à l'autre, mais les plages sont, quoi qu'il en soit, toujours recouvertes d'un matériau non compact ou irrégulier sur lequel il est difficile de marcher et pouvant constituer un obstacle pour les personnes en chaise roulante non accompagnées. Des planchers doivent donc aller de l'entrée de la plage jusqu'aux différents services qu'elle offre (toilettes, bars, cabines, etc.) et prendre fin au bord de l'eau.
- Planchers:
 - Il convient de ne pas oublier que les visiteurs sont généralement très chargés (sacs, parasols, etc.) et que deux chaises roulantes doivent pouvoir se croiser.
 - Ils ne peuvent être rigides car ils doivent s'adapter à l'irrégularité des surfaces. En outre, il doit être possible de quitter la promenade à n'importe quel endroit.
 - De même, rappelons que les promeneurs sont souvent pieds nus. C'est pourquoi les éléments à la jonction des différentes sections ne doivent pas être dangereux.



Photo 018 > Tous les services offerts par la plage doivent pouvoir être utilisés par tous

- La conception doit être étudiée en détail étant donné que l'utilisation d'éléments mobiles pour une meilleure adaptabilité engendre des risques (par exemple: risque qu'un bébé qui marche à quatre pattes se coince les doigts ou possibilité qu'un usage impropre engendre des irrégularités excessives).
- Le plancher doit débuter à l'entrée de la plage et se terminer au bord de la mer.

- Matériaux de construction: comme dans le cas du mobilier urbain, ils doivent être résistants à l'eau. Il convient également de garder à l'esprit le fait qu'ils seront en contact direct avec l'eau salée et que les personnes qui utiliseront les différents éléments ne porteront que peu de vêtements, accroissant ainsi le facteur de risque associé au contact avec la peau.
- Information: vu que la structure d'une plage peut être très différente de celle d'une autre, elles ne peuvent toutes offrir le même degré d'accessibilité. Chaque plage doit donc fournir des informations claires concernant son état et les services qu'elle propose, à la fois aux points d'accès de la plage et dans les autres lieux d'information (offices du tourisme, internet, publications locales). De la sorte, chacun peut choisir en connaissance de cause la plage qu'il veut et est en mesure de fréquenter.

Avant de conclure cette section, nous tenons à ajouter que si les aires de loisirs ont réellement été imaginées dans l'optique d'être ouvertes à tous, elles doivent être accessibles à partir de n'importe quel point de la ville. Dès lors, la conception doit permettre d'accéder au site à pied, par les transports en commun ou par des moyens de transport privés. L'aire doit par conséquent être équipée d'un parking. De toute évidence, une bonne conception d'un environnement accessible tient compte des différents projets urbains développés (transports, loisirs, culture, logement, etc.) et veut combiner ces projets à la vision globale garantissant la sécurité et l'intégration de tous.

TRANSPORTS PUBLICS

Que ce soit par nécessité ou par plaisir, se déplacer et aller d'un endroit à un autre est l'une des caractéristiques de l'être humain. Si l'on ajoute à ce besoin l'idéologie sociale croissante de l'autonomie personnelle, il apparaît alors clairement que tout déplacement destiné à assurer les besoins de la vie quotidienne doit être rendu accessible.

Les transports publics jouent un rôle majeur dans la transformation de cette idéologie en réalité. Ils doivent donc tenir compte de la diversité de la population (accessibles), couvrir les besoins en mobilité de tous (efficaces), être compatibles avec l'environnement (respectueux de l'environnement) et être durables.

1. Accessibles

Lors de la conception de moyens de transport accessibles, les mesures à prendre dépendront de l'environnement et du mode de transport en question (bus, train, métro, etc.).

Nous analyserons donc chaque moyen de transport individuellement:

Bus

- Ils doivent être équipés d'un plancher surbaissé et d'une rampe permettant à chacun, indépendamment de ses capacités physiques, de monter et de descendre du bus.



Photo 019 > Tout le monde doit pouvoir prendre les transports en commun

- L'aménagement intérieur doit permettre aux passagers de se déplacer et un espace doit être réservé aux besoins spécifiques (chaises roulantes, poussettes, vélos, etc.)
- Les bus doivent être dotés d'un système audio/vidéo intégré fournissant automatiquement des informations aux passagers.
- En outre, pour que les bus soient accessibles, il est essentiel que les arrêts et les terminus le soient également.

Métro, trams et trains

- Ces véhicules doivent être conçus pour que tout le monde puisse y accéder.
- Un espace doit être réservé pour les besoins spécifiques de certains passagers.
- Dans les gares/stations, le quai doit être au même niveau que le plancher du véhicule.



- L'écart entre le quai et le véhicule doit être suffisamment réduit pour ne poser aucun risque pour les passagers.
- Dans le cas des véhicules équipés de toilettes (trains), le mobilier doit être limité aux éléments essentiels et l'aménagement interne doit être étudié de sorte à disposer d'un espace maximum. Il est conseillé d'avoir recours à des portes coulissantes pour qu'elles n'envahissent pas l'espace intérieur ou extérieur.
- Les informations fournies dans les véhicules doivent être les mêmes que dans les bus.
- Les stations/gares doivent également mettre à la disposition des usagers des informations claires concernant l'aménagement du bâtiment, les différents services et les trains (horaires, destinations, numéro de quai, etc.).
- Pour garantir l'accessibilité de la station/gare, les mesures décrites à la section consacrée aux bâtiments publics sont également applicables. Il convient toutefois de tenir compte du fait que, particulièrement sur les grandes lignes, les voyageurs transportent des quantités variables de bagages (utilisation de chariots à bagages).
- Une assistance personnelle doit être accessible aux voyageurs dans les wagons (ex.: communication vocale avec le conducteur, systèmes de communication d'urgence, etc.).

Taxis

Le taxi est un moyen de transport privé offrant un service public. Contrairement aux autres moyens de transport, il propose un service porte-à-porte sans dépendre d'horaires et sans devoir chercher un emplacement de parking. L'importance de ce service ne peut être négligée car de nombreuses personnes sont incapables d'atteindre un arrêt de transport en commun, pour des raisons de mobilité ou pour d'autres motifs, tels que ne pas connaître le chemin ou souffrir d'agoraphobie (peur des espaces publics).

Dès lors, lors de la conception des installations de transport en commun, le rôle du taxi doit être pris en considération. Les mesures à envisager sont subdivisées en mesures nécessaires et en mesures recommandées, comme suit:

Mesures nécessaires

- La portière (hauteur et largeur) doit permettre à chacun de pénétrer dans le véhicule aisément, indépendamment de ses capacités ou de sa taille.
- Les personnes en chaise roulante doivent pouvoir entrer et sortir du véhicule sans devoir quitter leur chaise roulante et, une fois à l'intérieur, elles ne doivent pas avoir à changer de siège.
- La sécurité des passagers doit être garantie: ceintures de sécurité à l'arrière, siège pour enfant fixé et système d'arrimage des poussettes et chaises roulantes.

Mesures recommandées

- Les taxis doivent être équipés d'un intercom pour que les passagers n'aient pas à se pencher vers l'avant pour parler au conducteur et pour que ce dernier ne doive pas se retourner pour entendre.
- L'espace entre les sièges avant et arrière doit permettre à chacun d'étendre ses jambes.
- Le chauffeur doit pouvoir établir un contact radio avec quelqu'un parlant la langue des passagers étrangers.
- Il est conseillé de créer une ligne d'assistance et d'information pour les chauffeurs de taxi, qu'ils pourraient contacter pendant leur service pour obtenir de l'aide en cas de comportement anti-social des usagers et pour avoir des informations sur que faire en cas d'urgence (femme enceinte sur le point d'accoucher, client pris d'un malaise, etc.).



Photo 021 > Taxi accessible

Quoi qu'il en soit, il convient de garder à l'esprit le fait qu'il est préférable de n'avoir recours au service porte-à-porte qu'en cas de nécessité étant donné que marcher chaque jour est bon pour la santé et utiliser un moyen de transport conçu pour un grand nombre de passagers est une alternative plus écologique.

Les divers besoins des passagers doivent être pris en considération lors de la conception des éléments suivants:

- Informations et réservations
- Infrastructures
- Matériel roulant
- Exploitation et services

Tous les éléments doivent être accessibles et permettre aux usagers de voyager en toute autonomie. Lorsque des normes et directives européennes ont été adoptées, elles doivent être appliquées (Directive sur les bus, COST 335 sur l'accessibilité des voyageurs aux réseaux ferrés, etc.).

Toutes les informations générales doivent être accessibles (brochures, Internet, etc.). Des informations sur l'accessibilité doivent être disponibles et les procédures de réservation doivent permettre de tenir compte des besoins spécifiques des passagers en situation de handicap.

Les infrastructures telles que les quais, les terminaux, etc. doivent être accessibles à tous. L'accès doit se faire à niveau et il ne peut y avoir une lacune de plus de 5 cm entre le quai et le matériel roulant. Le matériel roulant doit garantir l'espace nécessaire, la présence d'informations et la sécurité à tous les passagers.

La sensibilisation aux problèmes des personnes en situation de handicap est indispensable dans le cadre de l'exploitation et des services offerts. Cette sensibilisation peut être le fruit d'une formation et d'une participation à des forums de consultation et de communication avec les passagers.

Finn Aslaksen (visitez le site www.eca.lu pour en savoir plus)

Ports et aéroports

Les critères devant être appliqués aux transports maritime et aérien sont les mêmes que pour les bus et les trains. Les terminaux doivent être adaptés de la même manière que les gares, aussi bien en termes d'information que d'accessibilité. Ces directives sont également valables pour les procédures que les passagers doivent accomplir avant d'embarquer (enregistrement des bagages, recherche de l'information concernant le numéro de la porte et l'heure de départ, etc.).

La principale différence entre ces modes de transport et les transports terrestres réside dans l'embarquement ou l'accès aux véhicules:

- Dans le cas des avions, le recours à des jetées est toujours recommandé étant donné qu'elles permettent d'accéder à l'avion à pied sans qu'il n'y ait de différences de niveaux. Elles écartent en outre tout souci concernant les conditions atmosphériques (pluie, vent, différence de température entre l'intérieur et l'extérieur, etc.).
- En ce qui concerne les bateaux, les personnes qui ont des problèmes de mobilité devraient avoir la possibilité d'embarquer à partir de la zone de chargement/déchargement. De là, une voie accessible vers la zone passagers devrait être prévue.

Généralités

- Le système de paiement adopté par chaque type de moyen de transport doit pouvoir être utilisé par tous.
- Les distributeurs de tickets doivent présenter un design accessible, à savoir, notamment, être équipés de boutons d'une hauteur adéquate, d'une option permettant de modifier la langue et de la possibilité d'obtenir des informations orales, écrites et en braille concernant les étapes à suivre, et doivent offrir la possibilité de corriger une erreur éventuelle.
- Les usagers doivent pouvoir obtenir des conseils et une assistance aisément.

2. Efficaces

Si les transports en commun ne sont pas efficaces, à savoir s'ils ne sont pas adaptés aux besoins des usagers en matière de mobilité (capacité, horaires et itinéraires), les gens finiront par ne plus les utiliser:

- Le réseau des transports en commun doit desservir complètement une zone donnée.
- Le nombre d'arrêts doit être proportionnel à la taille de la zone (tous les usagers doivent avoir un arrêt à proximité, où qu'ils se trouvent).
- Le nombre de véhicules doit être accru pendant les heures de pointe pour éviter que les foules rendent le service inaccessible.

En bref, un réseau de transports en commun conçu de sorte à répondre aux besoins réels des usagers, en termes d'accessibilité aux véhicules et au service, permet de créer un environnement plus convivial étant donné qu'il entraîne une réduction du nombre de véhicules privés sur les routes chaque jour.

TRANSPORTS PRIVÉS

Même s'il convient de promouvoir l'usage des transports en commun, nous ne pouvons oublier que certaines personnes connaissent des problèmes de mobilité qui les obligent à utiliser un véhicule privé. Certaines mesures s'imposent dès lors:



Photo 022 > Emplacement de parking

- Les zones piétonnières doivent être conçues de sorte à ce que les véhicules, tels que les ambulances, les camionnettes devant effectuer des chargements/déchargements, ou les voitures des résidents ayant des problèmes de mobilité, puissent y entrer: les éléments de protection doivent donc être escamotables.

- Des emplacements de parking de surface doivent être réservés aux personnes à mobilité réduite dans toute la ville.
- Les usagers à mobilité réduite qui sont titulaires d'une autorisation de parking spéciale doivent être bien informés de leurs droits, mais aussi de leurs obligations (bien se garer pour ne pas constituer un risque pour d'autres).
- Les sociétés de location doivent proposer des véhicules adaptés aux conducteurs en situation de handicap.
- Pour garantir l'autonomie complète des conducteurs en situation de handicap, les stations-service doivent toujours offrir un service à la pompe et ne peuvent être uniquement équipées de pompes en libre service.
- En outre, les conducteurs sourds doivent pouvoir utiliser les bornes SOS dans les rues et sur les trottoirs.

BÂTIMENTS PUBLICS

La notion de "bâtiment public" peut être définie de manières très différentes. Dans le présent document, nous voulons inclure dans notre définition tous les bâtiments qui ne sont pas destinés au logement privé.

Ces bâtiments abritent généralement des services destinés au public qui, à un moment ou à un autre, seront utilisés par toute la population. Ils doivent donc être totalement accessibles. En outre, toute personne qualifiée, indépendamment de ses capacités physiques, doit pouvoir postuler pour un emploi dans ces bâtiments. Il est dès lors essentiel que l'intégralité du bâtiment, et pas uniquement les aires de contact avec le public, soient accessibles (corridors, toilettes, bureaux, etc.).

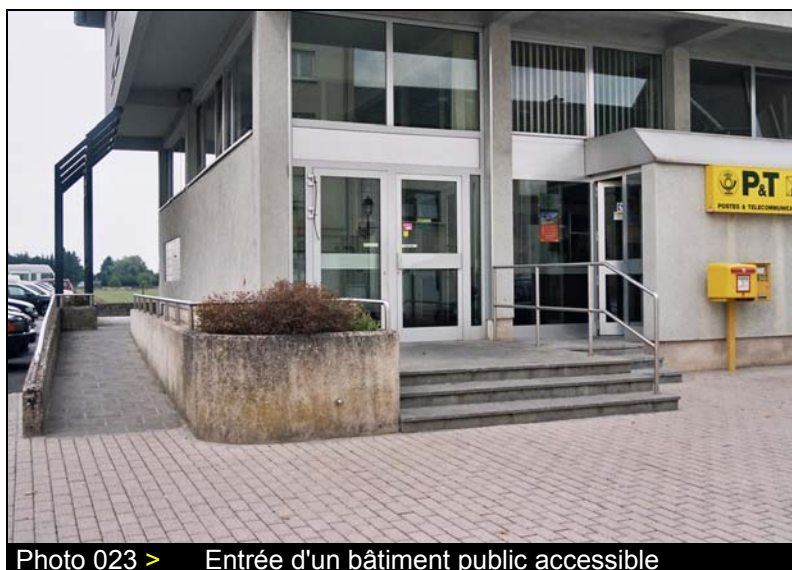


Photo 023 > Entrée d'un bâtiment public accessible

Aspects à prendre en considération:

- Entrée: l'accès doit se faire au niveau de la rue ou, en cas d'impossibilité, une rampe à pente douce doit être aménagée. Dans la mesure du possible, il convient d'éviter les accès alternatifs, sauf dans des circonstances spéciales (par exemple, durant des travaux ou quand l'apparence d'un bâtiment ayant une valeur historique ou artistique pourrait être endommagée).
- Informations concernant l'organisation du bâtiment: une carte présentant l'aménagement du bâtiment doit être installée dans le hall, à savoir le nombre d'étages, l'étage auquel l'utilisateur se trouve, l'emplacement des ascenseurs, des escaliers, des rampes, des issues de secours, etc.
- Informations concernant l'organisation des services: outre les informations susmentionnées, l'utilisateur doit trouver dans le bâtiment une autre carte présentant les différents services: numéro de l'étage auquel ils sont situés et numéro du bureau ou de guichet, tableau d'information général, etc.
- Systèmes d'orientation et/ou d'assistance personnelle.
- Accès aux différentes aires:
 - Ascenseurs accessibles (suffisamment larges et avec informations visuelles, acoustiques et tactiles), aussi bien pour un fonctionnement normal qu'en cas d'urgence. D'autres aspects, tels que la l'espace entre le sol et la cabine, ou les problèmes rencontrés par les personnes souffrant d'agoraphobie ou de claustrophobie, doivent être pris en considération lors de la conception de l'ascenseur.
 - Rampes avec une pente douce.
 - Corridors suffisamment larges pour permettre à plusieurs usagers de passer côte à côte.
 - Les portes des bureaux doivent être assez larges pour permettre à quiconque d'entrer et de sortir. Leur position doit être telle qu'une chaise roulante puisse être manœuvrée.



Photo 024 > Les centres commerciaux sont accessibles pour que les visiteurs puissent y circuler avec leurs chariots

- Toilettes: Il doit y avoir suffisamment de toilettes accessibles à chaque étage. Ces toilettes doivent être suffisamment larges pour accueillir les usagers en chaise roulante, être équipées de systèmes d'alarme et être aménagées de sorte que tous les équipements soient à la portée des personnes de tailles et de capacités de manœuvre différentes. Les toilettes doivent en outre prévoir du matériel pour pouvoir y changer les bébés. Les installations doivent être nettoyées régulièrement ou être dotées de systèmes de nettoyage automatique.
- Evacuation en cas d'urgence: Dans certaines circonstances, les ascenseurs ne peuvent être utilisés, soit parce que ce n'est pas conseillé (incendie) ou parce qu'ils ne fonctionnent pas (coupure de courant). Dès lors, des voies d'accès alternatives et des abris anti-

feu doivent être aménagés. Par ailleurs, dans une telle situation, toutes les personnes présentes dans le bâtiment doivent pouvoir comprendre qu'il y a une situation d'urgence, indépendamment de leurs capacités (alarmes visuelles et acoustiques) et de l'endroit où elles se trouvent (toilettes, bureaux, corridors, cafétéria, ascenseurs, etc.).

PROTECTION CONTRE L'INCENDIE DANS LES BÂTIMENTS

Le document *Protection from fire of People with Activity Limitations* (2001 OMS CIF) doit être une référence à chaque étape de la planification et de la mise en œuvre de l'accessibilité dans les bâtiments. Si possible, toutes les personnes concernées doivent être consultées directement et de manière constructive.

En général, l'objectif de la conception de la protection contre l'incendie consiste en une évacuation indépendante et en plusieurs phases vers un 'endroit sûr' éloigné du bâtiment. Si cette évacuation est impossible, les personnes présentes dans le bâtiment doivent être bien protégées à l'intérieur même du bâtiment.

La classification suivante des usagers est utile dans le cadre de l'élaboration d'une stratégie de protection contre l'incendie ...

- tous les usagers en situation de handicap ou souffrant d'un problème de santé;
- handicap visuel;
- handicap auditif;
- handicap physique;
- handicap mental / cognitif.

Il n'est pas toujours possible d'identifier toutes les personnes en situation de limitation d'activité. En effet, en raison de la stigmatisation sociale liée au handicap, certaines personnes ne préfèrent pas être reconnues en tant que telles. D'autres, par contre, ne réalisent pas toujours qu'elles ont un problème de santé ou un handicap.

Quelques points importants pour l'élaboration d'un plan anti-incendie:

1. 'Compréhensibilité' du bâtiment;
2. Orientation des usagers et relation avec l'extérieur;
3. Signalisation simple et non conflictuelle, avec, de préférence, des dessins plutôt que du texte;
4. Moyens d'évacuation alternatifs;
5. Détection rapide et fiable de l'incendie – avec avertissement facilement compréhensible par tous les usagers du bâtiment;

6. Evacuation par phases;
7. Zones d'assistance;
8. Utilisation des ascenseurs / monte-charges, escalators et tapis roulants pendant un incendie;
9. Accessibilité de toutes les voies d'évacuation, y compris les escaliers;
10. Passage à contre-courant des pompiers le long des voies d'évacuation, y compris les escaliers.

La santé ne peut plus être définie comme l'absence de maladie ou d'infirmité, mais comme un état de bien-être physique, mental et psychologique. Le terme 'sain et sauf' quant à lui, entendu comme simplement exempt de blessure ou hors de danger quand il est utilisé dans le contexte de la protection des individus contre l'incendie dans les bâtiments, est absolument inadéquat pour décrire correctement l'objectif de la conception de la protection contre l'incendie, à savoir pendant et après le processus d'évacuation indépendante vers un endroit sûr ou d'évacuation partiellement indépendante vers un 'endroit relativement sûr' ou de protection sur place, la santé des personnes concernées, y compris les pompiers, doit être garantie.

Pour plus de facilité, nous dirons que l'incendie comprend trois composantes, la chaleur, la fumée et les flammes.

Vu que nous demandons parfois aux usagers de rester à l'intérieur du bâtiment pendant un incendie, une fiabilité nettement majeure s'impose sur tous les aspects des performances du bâtiment dans le cadre de la résistance à l'incendie...

- protection des éléments structurels, à la fois pendant et après un incendie;
- résistance à l'incendie (et résistance à la fumée) des 'éléments de construction', comme les murs (y compris les portes installées adéquatement et étanches);
- réaction au feu des matériaux et finitions de surface;
- résistance à l'effondrement progressif dû à l'incendie;
- résistance aux dommages disproportionnés causés par l'incendie.

Un engagement majeur à l'égard de la protection contre l'incendie des personnes en situation de limitation d'activité est indispensable de la part des gestionnaires des bâtiments et des services locaux de lutte contre l'incendie. Une communication régulière entre ces deux instances est essentielle.

Un nouveau niveau de compétence (formation et expérience) est requis de toutes les disciplines professionnelles et de toutes les personnes impliquées dans la conception, la construction, la supervision, l'exploitation et l'entretien des bâtiments.

C.J. Walsh (visitez le site www.eca.lu pour en savoir plus)

- Signalisation: La signalisation ayant pour but d'informer les usagers (logos, flèches, etc.) doit être claire et univoque (éviter les nouveaux dessins qui engendrent la confusion ainsi que l'utilisation de lettres ou d'initiales). Une signalisation destinée aux personnes malvoyantes doit également être installée.
- L'éclairage doit être suffisant et placé de sorte à guider les usagers le long d'itinéraires prédéfinis.
- Les systèmes d'air conditionné doivent être équipés de filtres et être bien entretenus pour éviter les allergènes.
- Les murs doivent être exempts d'obstacles afin que les personnes aveugles puissent les utiliser pour se guider.
- Eléments dangereux inutiles: certains éléments de décoration peuvent être dangereux s'ils ne sont pas bien conçus, installés ou indiqués:
 - Grands miroirs ou fenêtres donnant à l'espace une impression de continuité.
 - Sols cirés plus glissants.
 - Portes à infrarouges qui ne fonctionnent que si la personne a une certaine taille.
 - Tapis non fixés au sol.
 - Comptoirs pour le contact avec le public sans angles saillants.
 - Surfaces réfléchissantes ou carrelages donnant une impression de dénivelé.

La conception des espaces doit également tenir compte d'autres aspects tels que la nécessité d'installer des systèmes d'aération anti-pollen et anti-bactéries pour les personnes allergiques ou des zones fumeurs séparées.

Les loisirs, comme aller au cinéma, visiter un musée, aller au restaurant ou aller dans des magasins ou supermarchés, font partie de la vie quotidienne et, à ce titre, ces endroits doivent être soumis aux mêmes exigences en matière d'accessibilité que les rues ou les bâtiments publics.

- Cinémas, théâtres et salles de concert:
 - Les guichets de vente des tickets doivent être à une hauteur accessible à tous.
 - Les salles de cinéma doivent prévoir des espaces pour les chaises roulantes, un système de boucle d'induction afin que le son puisse

être transmis en FM et un système de dialogue avec les personnes malvoyantes.

- Tous les événements publics doivent prévoir une interprétation simultanée dans la langue locale et les autres langues ad hoc ainsi que dans le langage des signes.
- Musées: Tous les visiteurs doivent pouvoir suivre le même parcours dans le bâtiment et toutes les pièces doivent être exposées dans des lieux accessibles. Les informations doivent être fournies dans un format visuel, acoustique ou tactile en fonction du contenu de l'exposition.
- Magasins: Tout le monde doit pouvoir regarder les marchandises présentées et lire les étiquettes de prix sans difficulté. Dans les magasins de vêtements, les cabines d'essayage doivent être complètement accessibles.
- Restaurants, bars et cafés: La nourriture et les boissons servies, ainsi que l'équipement et le service, doivent respecter la diversité des clients (chaises d'enfant, menus dans différentes langues y compris le Braille, plats pour les végétariens, pour les personnes atteintes de maladie cœliaque, pour les personnes ayant des coutumes religieuses spécifiques, et respect des besoins des clients, qui ont, par exemple, besoin d'assistance pour couper leur viande).
- Centres sportifs, foires, stades, zoos, etc.: les aspects à prendre en considération dans ce cadre sont, dans le cas des lieux non couverts, les mêmes que pour les rues et les trottoirs, et pour les lieux couverts, les mêmes que pour les bâtiments publics.
- Hôtels: Ils doivent être équipés de toilettes accessibles dans les aires communes. L'hôtel doit posséder des chambres dotées de portes plus larges, d'un lit à hauteur réglable et d'une douche et un lavabo utilisables par toutes les personnes qui ont besoin d'assistance dans leurs activités quotidiennes.

Bâtiments historiques

Certaines administrations rechignent à adapter les bâtiments historiques car elles craignent que l'amélioration de l'accessibilité porte atteinte à l'héritage historique.

Si un château ou un palais est conservé tel qu'il a été construit, sans ajout de toilettes ou de l'électricité, et n'est exploité qu'à des fins archéologiques, l'argument susmentionné est acceptable.

Si, par contre, le bâtiment est utilisé par l'administration communale et, donc, les installations susmentionnées ont déjà été effectuées, il n'y a aucune raison de refuser d'améliorer l'accessibilité, dans la mesure où

l'architecture d'origine est respectée et les modifications apportées y sont bien intégrées. De la sorte, tout le monde peut profiter de l'héritage historique.

INTÉGRATION DES BÂTIMENTS HISTORIQUES DANS L'ENVIRONNEMENT BÂTI

Le trésor culturel que représentent de nombreux vieux bâtiments et environnements bâtis et leurs contenus devant être préservés et protégés constituent un élément essentiel de notre histoire commune. Ces bâtiments sont souvent particulièrement inaccessibles et les exigences auxquelles ils sont soumis en vue de leur préservation sont autant d'obstacles à une amélioration de la situation. Or, les vieux bâtiments abritent souvent des fonctions centrales auxquelles doit avoir accès le public.

La société moderne impose un grand nombre d'exigences pratiques aux vieux bâtiments. L'une de ces exigences est que ces bâtiments soient accessibles et utilisables par les personnes ayant une limitation d'activité. À partir des objectifs globaux d'inclusion et de normalisation, des exemples de transformation d'anciens bâtiments culturels pour les rendre accessibles montrent qu'une attention à la valeur historique des bâtiments peut être combinée à l'accessibilité et à la convivialité pour les personnes connaissant des limitations d'activités.

Elena Siré, Architecte au Royal Institute of Technology - Infrastructure, Analyse de l'environnement bâti - Stockholm, Suède (visitez le site www.eca.lu pour en savoir plus)

LOGEMENT

Une maison est un espace personnel que nous partageons avec les membres de notre famille et nos amis. Nous y menons les activités liées à notre développement social et individuel et, donc, elle doit être adaptée à notre mode de vie et à tout changement nous affectant.

On distingue deux types de logements:

1. **Les maisons individuelles:** L'ensemble (jardin, entrée, pièces, etc.) relève de la responsabilité des personnes qui vivent dans la maison.



Photo 025 > Rampe à l'entrée d'une maison

2. **Immeubles à appartements:** Ils présentent des espaces communs (entrée, ascenseurs, passages, escaliers, jardin, etc.) qui doivent être totalement accessibles. L'aménagement des logements dépendra pour sa part des personnes qui y vivent.

Dans les deux cas, le logement doit satisfaire à un certain nombre d'exigences minimales: habitabilité, confort, sécurité et possibilité d'y effectuer des activités liées à la culture ou aux habitudes, telles que manger, se reposer, étudier, travailler et se divertir. Outre ces exigences minimales, nous devons garantir que tout logement pourra être visité par une personne en situation de handicap. Nous devons dès lors veiller au respect des points suivants:

- L'accès à partir de la rue vers l'intérieur de la maison ne doit pas être entravé par un dénivelé ou ce dénivelé doit pouvoir être surmonté par des moyens mécaniques.
- Les portes doivent être suffisamment larges pour permettre le passage d'une chaise roulante.
- Au moins l'une des toilettes doit permettre d'y manœuvrer une chaise roulante.

On dit que les logements satisfaisant à ces exigences sont **visitables**.

En termes d'**accessibilité**, il est important de rappeler que même si l'environnement dans lequel nous vivons ne nous pose aucun problème lorsque nous y installons, ces problèmes peuvent toutefois survenir, de manière temporaire ou permanente, plus tard dans l'avenir. Par conséquent, si nous voulons construire des logements qui nous conviendront tout au long de notre vie, indépendamment des changements qui peuvent se produire, nous devons envisager la construction de logements convertibles et polyvalents.

Logements adaptables: Les logements peuvent être rendus accessibles par des interventions simples et peu onéreuses.

La question de la durabilité est également essentielle dans cette section, à savoir nous devons veiller à ce que le bien-être des usagers actuels ne compromette pas celui des générations futures. Ainsi, une bonne distribution des sources d'énergie débouche sur une meilleure performance pour l'utilisateur actuel et permet de réaliser des économies en termes d'énergie consommée (usage général et maintenance). En outre, pour qu'un logement soit durable, il est essentiel de tenir compte d'autres aspects tels que le recyclage, la durabilité des matériaux, l'entretien et la préservation de l'environnement.

Nous pensons que la conception de tous les logements doit respecter les exigences minimales d'accessibilité, indépendamment de la valeur de marché désirée du logement et du pouvoir d'achat de l'utilisateur.

KITCHEN FOR ALL TM

Le concept de Kitchen for AllTM (cuisine pour tous) doit être flexible et doit pouvoir s'adapter aux exigences diverses et changeantes. Si elle peut être adaptée aux circonstances changeantes de la vie, la cuisine accompagnera l'utilisateur tout au long de sa vie. L'exigence de base est un système de construction séparé des modules additionnels.

Karl Luig (visitez le site www.eca.lu pour en savoir plus)

HARMONISATION DE L'ACCESSIBILITÉ EN EUROPE

La situation a évolué en Europe depuis la moitié des années 90 & l'ECA-1996.

Tous les Etats membres et les pays ayant adhéré à l'Union en 2004 doivent se conformer à la législation sur le Marché unique ... les obstacles techniques au commerce ne sont pas autorisés... les exigences nationales relatives à la construction doivent donc être formulées en termes fonctionnels. Les exigences normatives doivent uniquement être présentées à des fins d'orientation.

Alors que la politique sociale de chaque Etat membre doit conserver son caractère national spécifique, les Personnes avec des limitations d'activité (2001 OMS CIF) attendent à présent de manière légitime que les résultats, par exemple sous forme de

services et de directives techniques, soient davantage harmonisés dans toute l'Europe. Les différences significatives de 'qualité' entre les divers pays ne peuvent plus être justifiées ou expliquées.

Je voudrais par conséquent proposer l'idée d'un EuroCode de l'accessibilité – à savoir un Code européen harmonisé de la conception et des pratiques de construction pour améliorer l'accessibilité de l'environnement bâti.

Le contenu initial de l'EuroCode de l'accessibilité couvrirait les domaines suivants:

Partie I - Généralités;

Partie II - Planification de l'espace & Travaux d'infrastructure;

Partie III - Bâtiments & 'lieu de travail' ;

Partie IV - Protection contre l'incendie dans les bâtiments;

Partie V - Technologies de l'électronique, de l'information & de la communication (e-Accessibilité);

Partie VI - Transports.

Le modèle type de l'EuroCode d'accessibilité serait un EuroCode structurel typique ... élaboré dans le cadre de la Directive européenne concernant les produits de construction 89/106/CEE.

La 'Nouvelle approche' en matière d'harmonisation technique et de normalisation de 1985 requiert une approche spécifique pour l'élaboration d'un EuroCode

Format de l'EuroCode sur l'accessibilité

Un EuroCode harmonisé a pour seul but de guider et d'aider les 'personnes compétentes'. Il s'agit d'un document concis qui ne sera pas un manuel de conception.

Il conviendra de tenir compte des variations régionales en matière de design et de pratiques de construction.

L'ampleur du texte explicatif de l'EuroCode sur l'accessibilité sera variable.

L'EuroCode harmonisé stipule des principes de conception et des règles opérationnelles pour leur application.

Les Principes comprennent des déclarations générales, les exigences et les définitions pour lesquelles il ne peut y avoir d'alternatives, sauf si expressément stipulé.

Les Règles d'application sont des règles universellement reconnues qui respectent les déclarations et qui satisfont aux exigences mentionnées dans les Principes. Si pour une conception donnée, il est souhaitable d'utiliser une règle de conception alternative différant des Règles d'application exposées dans le document, il conviendra de justifier la décision et de prouver que la règle alternative est conforme aux Principes.

Documents de soutien

Normes Produit, Performances & Tests harmonisées émises par le CEN.

Agréments techniques européens harmonisés (ETA).

A défaut de ce qui précède, Normes nationales & Certificats d'agrément nationaux.

Manuels de design régionaux dans les langues locales.

C. J. Walsh. Architecte, Ingénieur de sécurité incendie & Contrôleur technique, Membre de la Commission de travail CIB n° 14 sur l'incendie. Consultant technique en chef. Sustainable Design International Ltd. (visitez le site www.eca.lu pour en savoir plus)

SERVICES D'INFORMATION AU PUBLIC

Il n'y a encore pas si longtemps, c'étaient les journaux, la télévision, la radio et certains services téléphoniques qui avaient pour mission d'informer le public des événements locaux, nationaux ou mondiaux. Cependant, aujourd'hui, même si ces services continuent à jouer un rôle dans la fourniture quotidienne d'informations et dans la communication, les progrès majeurs réalisés dans le domaine des nouvelles technologies ont donné naissance à ce que nous appelons la société de l'information.

A l'heure actuelle, toute personne possédant un ordinateur connecté à Internet peut obtenir des informations sur absolument tous les sujets, à partir de n'importe quel endroit et dans n'importe quelle langue (les autres moyens de communication utilisent eux aussi cette ressource pour se procurer des nouvelles et des images).

En outre, le développement de cette technologie signifie que tous les êtres humains, indépendamment de leurs capacités physiques, mentales ou sensorielles, peuvent avoir accès aux mêmes informations que le reste de la population: claviers Braille, navigateurs pour personnes malvoyantes, synthétiseurs vocaux, informations écrites, textes dans différentes langues, option permettant de modifier la taille ou le caractère ou la couleur du fond d'écran, etc.

Vu l'importance de ce support au niveau social, des normes d'orientation internationales, des directives européennes et des règlements nationaux ont déjà été adoptés pour rendre les sites web gouvernementaux accessibles:

- Les caractéristiques de l'ordinateur ou du navigateur utilisé pour accéder au site web doivent rendre cette tâche aisée.
- Les images doivent être accompagnées d'une description.
- La taille des caractères et les contrastes de couleurs doivent être pris en considération.
- Les graphismes animés doivent être évités étant donné que les navigateurs pour malvoyants ne peuvent les lire.

- Il doit toujours être possible de revenir à la page d'accueil sans utiliser les boutons du navigateur.
- Le langage utilisé doit toujours être clair et facile à comprendre pour tous.
- Il doit y avoir un index détaillé des différents services offerts sur le site web.

Enfin, il est important que toute la population ait accès à ces services d'information, soit par la création de centres municipaux ouverts au public, soit par l'installation de connexions Internet dans les maisons.

En coordination avec des organisations du monde entier, WAI, l'Initiative d'accessibilité au web, vise à concrétiser l'accessibilité du web en œuvrant dans cinq domaines principaux: la technologie, les directives, les outils, la formation et la diffusion, et la recherche et développement (extrait du site web WAI, à l'adresse <http://www.w3c.org/WAI/>)

RÉSUMÉ DE LA CONTRIBUTION SUR LES (NOUVELLES) TECHNOLOGIES ET LEUR IMPACT SUR LA QUALITÉ DE VIE DES PERSONNES HANDICAPÉES

L'article est un résumé d'un rapport rédigé par l'auteur pour le Conseil de l'Europe, dans le cadre d'une série de recommandations sur l'impact des nouvelles technologies sur la qualité de vie des personnes handicapées. Un Comité d'experts instauré par le Conseil de l'Europe (P-RR-NTH) a préparé le projet de résolution sur l'élaboration d'une telle politique à l'intention du Conseil de l'Europe. Le Comité des Ministres du Conseil de l'Europe a adopté la Résolution ResAP(2001)3 lors de sa réunion du 24 octobre 2001.

Le Comité d'experts a collecté des données de diverses manières auprès des Etats membres de l'Accord partiel dans le domaine social et de la santé publique du Conseil de l'Europe, auprès d'organisations non gouvernementales internationales européennes et auprès d'autres organisations, pendant une période allant de la mi-1998 à début 2001. Les informations recueillies portaient sur les opinions nationales et internationales, les politiques, les programmes et les actions permanentes et planifiées sur l'impact des nouvelles technologies sur la qualité de vie des personnes handicapées. Un consultant externe a été recruté pour analyser les informations et pour élaborer un rapport global. Le rapport et la Résolution ResAP(2001)3 peuvent être commandés auprès du Conseil de l'Europe (L'impact des nouvelles technologies sur la qualité de vie des personnes handicapées, rédigé par Theo Bougie, et la Résolution ResAP(2001)3 approuvée par le CD-P-RR lors de sa 24^e session, La Haye, 26-29 juin 2001).

Le rapport décrit les principaux termes, tels que Qualité de vie.

Il tient également compte des différents types de handicaps, tels que les altérations des fonctions et structures corporelles, les restrictions dans l'exécution d'activités et les

problèmes de participation à la société. Ceci signifie, par exemple, que le rapport couvre non seulement les handicaps physiques et sensoriels, mais aussi les limitations des activités d'apprentissage, les limitations mentales et les restrictions au niveau de la participation sociale dues à des facteurs personnels ou environnementaux.

Le rapport aborde les nouvelles technologies, représentant une très vaste gamme de technologies basiques, intermédiaires et appliquées dans un grand nombre de domaines. Le terme "nouvelles technologies" fait également référence à la vitesse croissante de développement de nouveaux produits, systèmes et services permis par le recours à des technologies parfois très complexes. Au nombre de ces technologies, citons la technologie destinée aux consommateurs basée sur les principes du design pour tous, la technologie et les services pour tous intégrés à l'infrastructure technologique (comme les transports publics, les télécommunications, les réseaux TIC, les systèmes d'alarme), la technologie utilisée pour améliorer l'accessibilité physique des bâtiments et de l'environnement bâti et, naturellement, la technologie d'assistance.

Des conditions sont formulées en vue d'une implémentation couronnée de succès des nouvelles technologies. Ces conditions doivent par exemple être remplies par les personnes en situation de handicap, l'environnement (accessibilité physique), la société, mais aussi dans le cadre de la législation, des conditions de fourniture de services, du design, de la normalisation et du développement du marché.

Les conclusions montrent que les nouvelles technologies peuvent accroître la qualité de vie des personnes en situation de handicap plus encore que les technologies traditionnelles. Quoi qu'il en soit, une série cohérente de mesures est nécessaire pour éviter que les nouvelles technologies créent de nouveaux obstacles pour des groupes qui sont à risque en raison de leur handicap ou de la limitation de leurs activités et de leur participation dans la société. Afin de créer une société pour tous, cette vaste série de mesures doit être sérieusement envisagée pour éviter les risques bien réels d'isolement ou d'illettrisme.

Auteur: Theo Bougie MSc (visitez le site www.eca.lu pour en savoir plus)

CHAPITRE 4

RECOMMANDATIONS POUR LA GESTION DE L'ACCESSIBILITÉ
L'EXEMPLE DES MUNICIPALITÉS

LE PLAN DE LA VILLE POUR TOUS

Au chapitre précédent, nous avons décrit une série de recommandations en vue d'adapter les environnements pour tenir compte de la diversité de la population. Cependant, pour que ces adaptations deviennent réalité, il est essentiel de disposer d'une méthode d'intervention rassemblant les différentes parties impliquées dans le processus (par exemple, des politiciens, des experts, des représentants d'associations).

Le Plan de la ville pour tous peut être un outil utile pour spécifier les domaines d'action, pour définir un système de gestion ainsi que pour coordonner, analyser et évaluer les opinions des personnes impliquées: politiciens, experts, citoyens et employés. Dans ce qui suit, nous décrivons un plan potentiel en sept étapes qui, à l'exception du diagnostic, sont mises en pratique plus ou moins parallèlement.

- Diagnostic
- Planification politique
- Implication des citoyens
- Planification technique
- Contribution des citoyens
- Gestion
- Information des citoyens

Diagnostic

Avant de concevoir une méthode d'intervention, il est nécessaire de définir l'état actuel de l'environnement en collectant et en analysant les données concernant:

1. Les individus:

- Pyramide des âges
- Tendances en matière d'évolution
- Distribution territoriale
- Recensement de la population en situation de handicap et/ou des personnes qui connaissent un risque d'exclusion sociale
- Associations
- Liens entre le conseil municipal et les associations
- Besoins de la population

2. Les environnements:

- Espace urbain
- Bâtiments
- Transports
- Services municipaux

3. La gestion:

- Action politique
- Structures administratives
- Réseaux de participation
- Formation des experts en matière de Design pour tous

L'analyse des données collectées fournit des informations détaillées concernant l'état de l'environnement. Ce document constituera une base précieuse pour la planification de l'intervention.

Lorsque, comme à Esch-sur-Alzette, la ville effectue un diagnostic, les principaux problèmes d'accessibilité apparaissent dans leur dimension réelle.

<http://www.esch.lu>

Planification politique

Après avoir rédigé le document concernant l'état de l'environnement, l'étape suivante consiste à établir le leadership politique et à planifier les interventions futures.

- a. **Leadership politique:** désignation de membres du gouvernement local qui assumeront la responsabilité consistant à créer une Ville pour tous ainsi que ceux qui s'occuperont d'aspects spécifiques de la gestion, la planification et la diffusion des informations.

De plus, une liste des domaines de l'administration locale qui joueront un rôle important (par exemple, bien-être social, urbanisme, sports, maintenance) doit être dressée et un comité de coordination interne doit être mis sur pied pour assurer le bon fonctionnement.

- b. **Priorités générales:** afin de planifier le développement de l'intervention, les informations collectées durant l'étape de diagnostic doivent être comparées au programme politique et à toute intervention planifiée par des promoteurs non municipaux (gaz, eau, entreprises de fibres optiques, etc.).

Lors de l'établissement de priorités, il convient de tenir compte du fait qu'il n'y a pas que les rues et les trottoirs qui doivent être accessibles mais aussi les informations et les services (par exemple, le sport, les sites web, les parkings).

LE PLAN « VILLE POUR TOUS » DE BARCELONE

Il nous arrive d'oublier que les problèmes d'utilisation de l'espace, des services ou des produits de la vie quotidienne ne touchent pas que les personnes en situation de handicap, mais contrairement à ce qu'il y paraît, nous pouvons tous être concernés à un moment ou l'autre de notre vie par de tels problèmes.

Quand le conseil municipal de Barcelone a décidé de faire de la Ville pour tous une réalité, nous avons pensé que la participation des citoyens était d'une importance capitale étant donné que chaque personne est unique et que nous avons tous des besoins différents.

Le conseil communal de Barcelone a mis sur pied une bonne équipe technique, constituée de spécialistes de différents domaines, pour jeter les bases du Plan d'accessibilité et surveiller son développement correct, la mise en place des étapes proposées et l'évaluation finale des interventions. Ce groupe a été élargi pour former un groupe de travail composé à la fois de techniciens et de représentants de différents groupements de citoyens (associations de personnes en situation de handicap, voisins, professionnels, etc.).

Notre but était que les citoyens et les visiteurs de Barcelone puissent avoir une bonne qualité de vie, grâce à l'opportunité d'utiliser de manière autonome les services et activités offerts par la ville tout en participant à leur développement.

Actuellement, grâce à la coordination positive du groupe de travail et à l'action des divers agents sociaux qui interviennent dans le développement du plan, l'accessibilité de l'équipement et des services de la ville a été multipliée par trois.

La transformation qui s'est opérée dans la ville depuis la mise en œuvre du plan confirme une fois de plus que l'accessibilité profite à tous...

Francesc Narvæz (visitez le site www.eca.lu pour en savoir plus)

Implication des citoyens

Dès que le gouvernement local a défini ses priorités, les représentants du conseil doivent rencontrer les résidents pour les informer de:

- La volonté politique de créer une Ville pour tous
- Les personnes désignées pour assurer le leadership politique
- La méthode de développement du plan
- Les priorités générales
- La méthodologie selon laquelle les résidents seront impliqués dans le processus

Ce premier contact avec les résidents doit avoir pour but de leur fournir des informations mais aussi d'écouter leur avis sur le plan. Les personnes invitées à la réunion doivent compter parmi leurs rangs des personnes directement concernées par l'état de l'accessibilité mais aussi les groupes et associations d'intérêt qui ne semblent pas concernés (associations de résidents, propriétaires de magasins et de bars, etc.) étant donné que, en tant qu'usagers, ils seront quotidiennement en contact avec l'environnement en question et auront des besoins spécifiques (par exemple, charger et décharger des marchandises, aménager des terrasses en face des bars et cafés et des aires de jeu pour les enfants).

Planification technique

Après la tenue de la réunion avec les résidents, il conviendra d'intégrer leur avis aux priorités générales. La planification des interventions et, ensuite, l'adoption des procédures pratiques pour les mettre en pratique peuvent alors débuter.

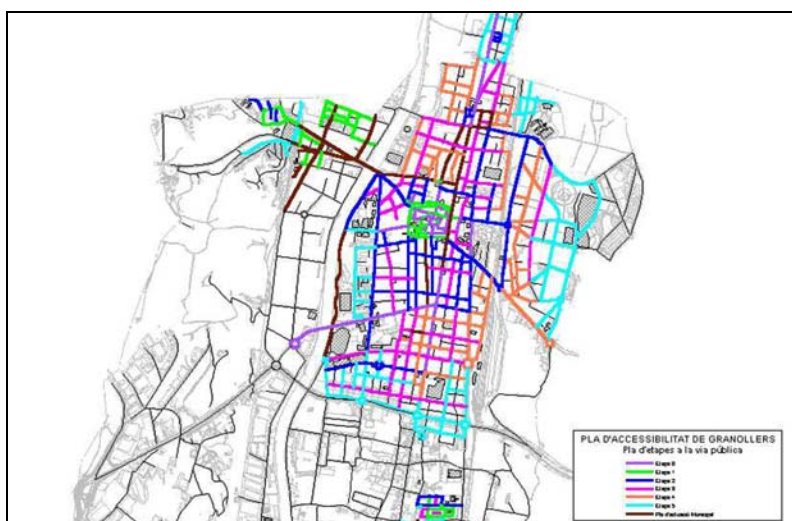


Photo 026 > Carte d'un plan d'accessibilité
La planification technique des travaux d'accessibilité garantit la continuité du processus d'amélioration

Les procédures potentielles sont les suivantes:

- Intégration au plan de maintenance urbain existant.
- Intégration à de nouveaux projets et services devant être menés à bien durant le mandat en cours.

A Helsinki, l'implication des organisations d'usagers a significativement amélioré le Plan d'accessibilité de la ville.

La planification technique des travaux d'accessibilité garantit la continuité du processus d'amélioration:

- Elaboration d'une analyse de l'accessibilité et de la durabilité des services ou inclusion des critères du Design pour tous dans les systèmes de qualité internes (amélioration de la qualité des services en termes d'utilisation, participation et qualité globale).
- Intégration dans les projets d'autres agences sociales, qu'elles soient privées ou gouvernementales.
- Campagnes de sensibilisation et de participation (nous créons nous-mêmes certains problèmes d'accessibilité, par exemple les voitures mal garées ou d'autres obstacles entravant la voie publique).
- Développement normatif, à savoir l'élaboration de normes internes et de règlements qui modifient ou améliorent l'état actuel des choses.
- Création d'un poste budgétaire spécifique pour remédier aux aspects de l'accessibilité qui ne peuvent être réglés par les procédures susmentionnées.

AUDITS D'ACCÈS – UN OUTIL POUR L'AMÉLIORATION PLANIFIÉE DE L'ACCESSIBILITÉ DE L'ENVIRONNEMENT BÂTI

Un audit d'accès est un moyen d'évaluer l'accessibilité d'un bâtiment et de services pour les personnes en situation de handicap. L'audit d'accès consiste au moins en une visite sur place et un rapport formulant des recommandations de mesures à prendre.

A quoi servent les audits d'accès?

Les audits d'accès jettent les bases d'un plan ou d'une stratégie d'amélioration de l'accessibilité.

Ces audits sont commandités pour divers motifs:

- ils sont exigés par des organismes octroyant des subventions ou finançant des projets
- ils permettent aux fournisseurs de services de satisfaire les obligations légales
- ils constituent des bonnes pratiques reconnues dans la modernisation des bâtiments et des services

Que couvre l'audit d'accès?

Les audits d'accès n'envisagent pas le bâtiment de manière isolée. Ils examinent globalement la manière dont le bâtiment est utilisé et passent en revue l'accessibilité des services offerts. Aspects susceptibles d'être couverts:

- Accès au bâtiment
- lieux publics
- aires réservées au personnel
- services et équipements
- politiques, pratiques et procédures
- service à la clientèle
- information et publicité
- interprétation et moyens d'accès alternatifs

Sarah Langton-Lockton, 8 juillet 2003 (visitez le site www.eca.lu pour en savoir plus)

Contribution des citoyens

Une fois que les interventions à réaliser ont été définies, une autre assemblée des résidents doit être convoquée afin de les informer des objectifs spécifiques et, une fois de plus, de connaître leur opinion.

Le résultat final de la planification technique, approuvée par le conseil municipal, sera diffusé par les médias habituellement utilisés par l'administration.



Photo 027 > Réunion avec les citoyens
Les citoyens sont les meilleurs critiques du processus d'amélioration de l'accessibilité

Gestion

Chaque conseil municipal doit élaborer un plan de Ville pour tous en tenant compte de ses usages, responsabilités et possibilités. Notre but dans cette section est d'illustrer un modèle possible, qui n'est en aucun cas le seul valable, basé sur la création d'un groupe de travail appelé l'Equipe du Plan de Ville pour tous. Cette équipe doit être dirigée, sur le plan politique, par un membre haut placé du gouvernement local et doit également inclure des représentants de chacun des domaines impliqués dans le plan. Le Conseil doit aussi désigner un coordinateur.

Dans la ville de Blanes (Espagne), un décret local a été adopté pour que les fournisseurs d'eau, d'électricité et de gaz soient obligés de veiller à ce que les trottoirs soient accessibles quand ils terminent leurs travaux de maintenance.

L'équipe assure les fonctions suivantes:

- Formuler des propositions d'interventions à grande échelle qui pourront recevoir l'approbation du Conseil.
- Approuver les travaux mineurs et les modifications.

- Surveiller l'évolution du travail.
- Préparer la planification technique pour le prochain mandat.
- Agir en tant qu'organe de négociation à l'égard des sources de financement externe.
- Détecter toute irrégularité.
- Prendre les mesures disciplinaires internes nécessaires ou, dans le cas des agences externes, les mesures juridiques ad hoc.
- Rencontrer les résidents.
- Préparer le matériel à diffuser.

L'expérience a démontré que, si le coordinateur est étroitement impliqué et si les mécanismes de contrôle fonctionnent bien, une réunion de groupe bimestrielle est suffisante pour garantir une évolution adéquate du plan.

Le rôle du coordinateur consiste à veiller à ce que:

- Le diagnostic initial soit rédigé dans un format garantissant une mise à jour constante des données.
- Les mécanismes de contrôle soient développés et appliqués.
- Les experts chargés de la responsabilité de projets dans le cadre du plan possèdent la formation requise et fassent l'objet d'une supervision ad hoc.
- La philosophie sous-tendant le plan soit communiquée en interne au Conseil municipal et aux agences sociales.
- Les modifications nécessaires soient menées à bien et documentées.
- Les rapports de gestion périodiques soient rédigés, de même qu'un rapport résumant la planification.
- Toutes les opportunités de financement externe soient exploitées.
- La planification technique pour le prochain mandat soit prête.

Dans toutes les villes européennes dans lesquelles une coordination a été mise en place, l'engagement de la ville à l'égard de l'accessibilité s'est réellement accru.

En résumé, le travail du coordinateur est fondamental pour le plan, étant donné qu'une bonne gestion maximalisera les interventions avec un minimum de ressources nécessaires.

Information aux citoyens

Au début du processus de planification, il est conseillé d'organiser des réunions plus régulièrement afin de garantir une bonne communication entre les résidents et les représentants du conseil municipal, tout particulièrement si ce n'était précédemment pas une pratique habituelle. Toutefois, une fois que les mécanismes de participation sont bien en place, il suffira de rencontrer les résidents uniquement à l'occasion de la présentation des rapports mensuels. Les résidents y auront l'opportunité de donner leur avis concernant l'évolution du plan et de formuler des suggestions d'amélioration.

Cette phase comprend également la diffusion d'informations dans les médias afin de décrire la manière dont le projet évolue, d'annoncer le début ou la fin d'une partie clé du projet et de présenter les résultats de fin d'année.

Tous les citoyens portent un regard positif sur la préoccupation du gouvernement local à l'égard de l'amélioration de l'accessibilité.

BÂTIMENTS ACCESSIBLES – DE LA CHIMÈRE À LA RÉALITÉ

Au cours des 20 à 30 dernières années, plusieurs centaines de lois, normes et directives visant l'amélioration de l'accessibilité des bâtiments pour les personnes en situation de handicap ont été publiées. Cependant, quand je voyage à travers l'Europe dans ma chaise roulante, je constate l'existence d'innombrables obstacles partout, et, plus grave, de nouveaux obstacles sont érigés.

Malgré le fait que, depuis 30 ans, la demande en bâtiments accessibles pour les personnes en situation de handicap se soit accrue dans de nombreux pays européens, ces bâtiments sont loin d'être la norme. Pour enfin mettre la théorie en pratique dans la routine quotidienne et permanente de la construction, quatre instruments complémentaires sont nécessaires dans tous les pays. En particulier, en l'absence d'un réseau d'experts locaux chargé de superviser les projets et d'apporter leurs conseils, la notion d'accessibilité ne sera jamais intégrée dans tous les nouveaux projets de construction.

1. Lois et directives pratiques
Les textes tels que les lois, les normes et les directives doivent formuler des objectifs et exigences spécifiques. Coucher ces spécifications sur papier est essentiel et fondamental. Toutefois, la simple existence d'informations et de réglementations juridiques est clairement insuffisante.
2. Lobbying local et contrôle
Les lois, règlements et directives ne sont respectés et appliqués que s'il y a un lobbying local et un contrôle sur chaque projet de construction.
3. Réseau d'experts locaux
Lors de la construction de bâtiments accessibles à tous, des questions

spécifiques se posent à chaque fois. Elles ne peuvent toutefois être résolues sur papier. Urbanistes et architectes ne possèdent pas toujours la connaissance spécialisée ou l'expérience requise pour y apporter une réponse. Dans la pratique, la construction de chaque bâtiment requiert la formulation d'un avis compétent. D'où la nécessité d'un réseau de conseillers régionaux, aussi bien pour le domaine de la planification conceptuelle que pour la réalisation.

4. Centre national pour la construction adaptée

Chaque pays doit avoir un centre national d'expertise afin de promouvoir l'échange d'expériences et la coordination entre les promoteurs locaux et les experts. Le centre doit disposer d'une documentation complète adaptée au pays en question. Le centre est responsable de l'identification et de la collecte des ressources de base et du savoir-faire.

En Suisse, par exemple, ces quatre instruments complémentaires ont été affinés au cours des 20 dernières années. Ils commencent à présent à produire un effet positif. En 2003, la situation était la suivante:

- population: 7,5 millions
- projets de construction concernés: environ 15.000 par an
- réseaux régionaux d'experts et lobbyistes: 22, soit 1 expert pour 700 projets de construction
- centres de conseil nationaux: 2, comptant chacun 7 experts
- lois/directives: 1 loi nationale de non-discrimination, 26 lois régionales relatives à la construction, y compris des règlements consacrés à l'accessibilité des bâtiments, 1 norme nationale en matière de construction, 20 directives additionnelles et brochures techniques (toutes en allemand et en français)

Joe A. Manser, architecte, Directeur du Centre suisse pour la construction adaptée aux handicapés 19.6.2003 (visitez le site www.eca.lu pour en savoir plus)

CHAPITRE 5

ÉLARGIR L'EUROPE SANS RÉPÉTER LES ERREURS

ÉLARGIR L'EUROPE SANS RÉPÉTER LES ERREURS

D'un point de vue historique, la préoccupation à l'égard de l'accessibilité est étroitement liée au niveau de démocratie et à la croissance économique. Dès lors, l'implication des villes dans l'amélioration de l'accessibilité en Europe dépend également de ces facteurs.

Il est important de ne pas répéter les erreurs commises par le passé et de s'inspirer des réussites récentes.

Conseils importants pour les villes qui veulent devenir des Villes pour tous:

- L'accessibilité concerne tous les usagers, et pas uniquement les personnes en chaise roulante.
- Un cadre juridique clair et compréhensible relatif à l'accessibilité est indispensable. L'ECA 2003 peut servir de base à l'élaboration de ce cadre, comme il l'a été dans le passé et l'est encore dans divers pays européens.
- Les citoyens doivent être impliqués dans le processus décisionnel et être informés des plans et des résultats.
- Avant d'inventer quoi que ce soit, cherchez sur les réseaux internationaux la solution apportée à une situation similaire dans d'autres villes.
- Examinez les possibilités de soutien financier externe offertes notamment par les programmes d'une autre administration ou par la Commission européenne.
- Tout employé municipal possédant les compétences ad hoc peut suivre une formation relative à l'accessibilité et être désigné coordinateur du projet de Ville pour tous. Dans ce cadre, nous recommandons de coopérer avec des villes qui ont déjà mis sur pied un projet de Ville pour tous.
- Impliquez autant d'acteurs sociaux que possible dans le processus.

NORMES NATIONALES

Visitez le site www.eca.lu pour obtenir un aperçu des normes nationales présentées dans un format comparable.

BRUXELLES, 30.10.2003 COM(2003) 650 FINAL**Egalité des chances pour les personnes handicapées: un plan d'action européen****1. RÉSUMÉ**

La réussite de l'Année européenne des personnes handicapées 2003 se mesurera essentiellement à l'aune des résultats durables qu'elle parviendra à produire au-delà de 2003. La Commission européenne souhaite, avec tous les partenaires de l'Année, exploiter ces résultats et profiter de l'élan suscité par cet événement, tout en relevant de nouveaux défis urgents. La présente communication vise à définir une approche durable et opérationnelle des questions de handicap dans l'Europe élargie. Elle constituera une référence et un cadre pour le renforcement de la place accordée aux personnes handicapées dans toutes les politiques communautaires concernées, et soutiendra ou encouragera les politiques au niveau national.

C'est dans cette optique que la présente communication décrit des initiatives communautaires tournées vers l'avenir et visant une meilleure intégration des personnes handicapées dans la vie économique et dans l'ensemble de la société de l'UE élargie. L'approche proposée s'articule autour de trois objectifs opérationnels: parachever la mise en œuvre de la directive sur l'égalité de traitement en matière d'emploi et de travail (directive 2000/78/CE), intégrer davantage les questions de handicap dans les politiques communautaires concernées et promouvoir l'accessibilité pour tous.

La présente communication instaure notamment un plan d'action pluriannuel à horizon mobile, dont l'objectif consistera, d'ici à 2010, à intégrer les questions de handicap dans les politiques communautaires concernées et à mettre en œuvre des actions concrètes dans des domaines clés en vue d'améliorer l'intégration des personnes handicapées. Pour soutenir l'intégration des questions de handicap dans des politiques communautaires clés, la Commission publiera un rapport bisannuel concernant la situation globale des personnes handicapées dans l'UE élargie, compte tenu des dernières évolutions observées dans les États membres. Parallèlement, la Commission propose de renforcer la participation des parties prenantes et des acteurs clés au dialogue politique de façon à susciter des changements fondamentaux et durables dans la vie économique et dans l'ensemble de la société.

L'emploi demeurant le facteur le plus déterminant pour l'insertion sociale, la première phase de mise en œuvre du plan d'action de l'UE en matière de handicap - qui se déroulera en 2004 et 2005 - s'attachera à créer les conditions nécessaires à la promotion de l'emploi des personnes handicapées, tout en rendant le marché du travail traditionnel plus accessible à celles-ci dans l'ensemble de l'Union européenne élargie. En conséquence, cette première phase s'articulera autour de quatre mesures prioritaires liées à l'emploi:

- l'accès à l'emploi et le maintien dans la vie active, y compris la lutte contre la discrimination;
- l'éducation et la formation tout au long de la vie, afin de soutenir et de renforcer la capacité d'insertion professionnelle, la capacité d'adaptation, l'épanouissement personnel et la citoyenneté active;
- les nouvelles technologies, afin de rendre les personnes handicapées plus autonomes et donc de leur faciliter l'accès à l'emploi;
- l'accessibilité de l'environnement public bâti, afin d'améliorer la participation au travail et l'intégration dans l'économie et la société.

Le rapport bisannuel de la Commission sur la situation globale des personnes handicapées dans l'Europe élargie servira de base pour identifier de nouvelles priorités à aborder dans le cadre des phases suivantes du plan d'action à la lumière de l'incidence des politiques communautaires sur la situation des personnes handicapées.

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL, AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS (visitez le site www.eca.lu pour en savoir plus)

ANNEXE

NORMES D'ACCESSIBILITÉ

NORMES D'ACCESSIBILITÉ

Même si telle n'était pas l'intention initiale, les auteurs du présent document ont décidé de reprendre intégralement le chapitre consacré aux normes d'accessibilité contenu dans la version de 1996 du Concept européen d'accessibilité.

QUE REPRÉSENTENT LES CRITÈRES

Tout le monde doit pouvoir utiliser l'environnement bâti de manière indépendante et égale. Il s'agit là de l'objectif du design universel et du Concept européen d'accessibilité.

Il doit, naturellement, être possible de déterminer objectivement si un environnement bâti ou le projet de construction d'un tel environnement répond à cet objectif. Tel est le but des critères présentés dans ce chapitre.

Niveau minimum

Les critères représentent les besoins spatiaux et techniques des individus lorsqu'ils utilisent l'environnement bâti. Comme dans le cas du principe du design universel, les extrêmes des caractéristiques physiques et des possibilités humaines représentent implicitement les besoins de tout être humain.

Les critères fixent un niveau minimum basé sur diverses études, du matériel empirique et des données fournies par les experts du groupe de pilotage impliqué dans le concept.

De nombreux pays appliquent leurs propres critères, établis dans des manuels, des réglementations ou des normes. Les pays qui ont opté pour des critères plus stricts doivent prendre pour référence leurs propres critères. A l'inverse, les pays qui adoptent un niveau inférieur ont intérêt à se conformer aux critères définis dans les présentes pages.

A titre d'illustration, les dimensions considérées comme souhaitables par les pays nordiques (Danemark, Finlande, Islande, Norvège et Suède) sont données entre crochets.

Critères non rigides

Les critères établis dans le Concept ne sont pas rigides. Ils seront actualisés si de nouvelles études ou l'évolution sociale ou technologique l'exigent. On se rapprochera ainsi du but ultime, à savoir chaque être humain sera en mesure d'utiliser l'environnement bâti de manière indépendante et égale.

Entre-temps, chaque pays et chaque constructeur est encouragé à viser une performance excédant le critère donné et les exigences qui en découlent.

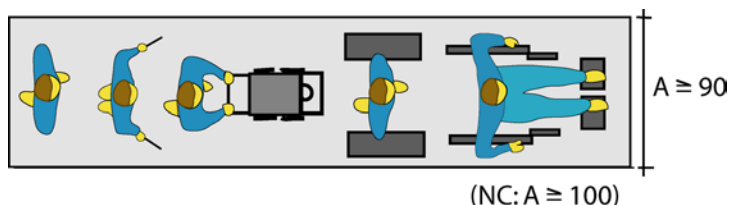
1. MOUVEMENT HORIZONTAL

Les êtres humains doivent pouvoir circuler librement et sans entrave. En ce qui concerne les zones de passage, une attention toute particulière doit être accordée à leur largeur, l'espace de rotation, la hauteur, les surfaces de niveau et les moyens d'orientation et d'avertissement.

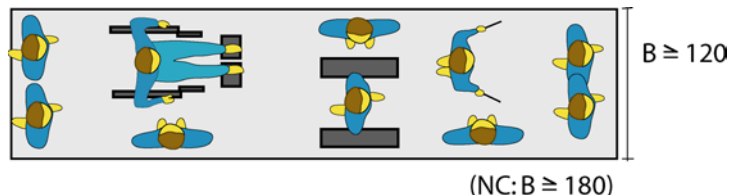
Largeur

La largeur minimum de toute zone de passage est déterminée par son intensité d'utilisation. Au plus elle est utilisée, au plus des personnes seront amenées à s'y croiser et à y passer côte à côte.

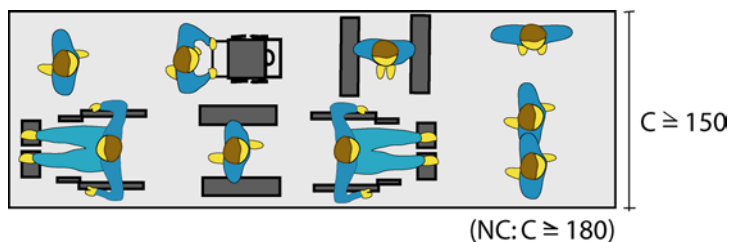
A = quand deux personnes ne doivent jamais se croiser



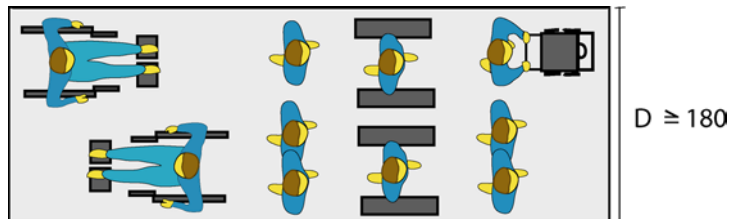
B = quand des personnes doivent se croiser occasionnellement



C = quand plusieurs personnes doivent régulièrement se croiser



D = quand les individus s'y croisent et doivent y passer côte à côte constamment

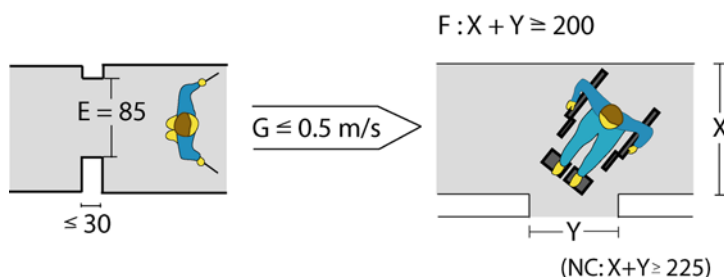


E = rétrécissement exceptionnel de la zone de passage

F = rotation à 90° pour pénétrer sous un porche ou se diriger vers une ouverture de porte

G = la vitesse à laquelle les individus peuvent circuler (critère important, p. ex. pour déterminer la durée d'ouverture des portes automatiques et le rythme auquel les feux de signalisation doivent changer de couleur)

(NC: critère applicable dans les pays nordiques)



Espace de rotation

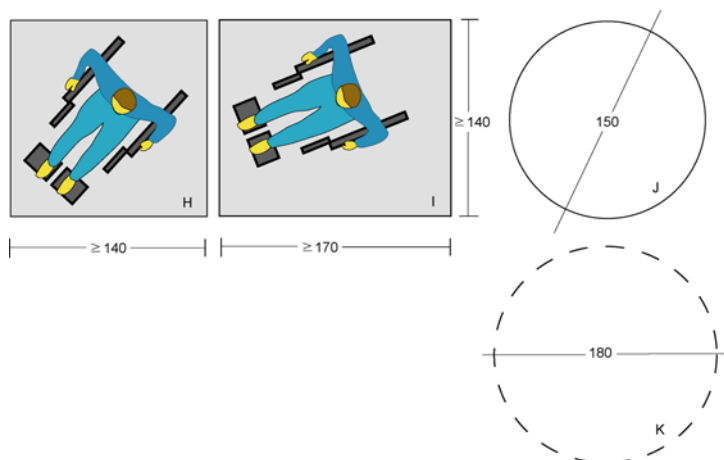
Dans une zone de passage se terminant en cul de sac, lorsqu'une porte est fermée ou lorsque l'utilisateur doit utiliser un équipement, il faut prévoir une aire de rotation.

H = espace nécessaire pour une rotation à 90 degrés

I = espace nécessaire pour une rotation à 180 degrés

J = directive pratique pour une rotation à 90 degrés, 180 degrés (et 360 degrés)

K = directive pratique pour une rotation aisée à 180 degrés (et à 360 degrés) dans une chaise roulante électrique ou autre



Hauteur

Tout le monde doit pouvoir utiliser une zone de passage sans devoir se pencher continuellement.

Surfaces de niveau

La surface d'une zone de passage doit être exempte d'irrégularités créant des obstacles ou pouvant être dangereuses.

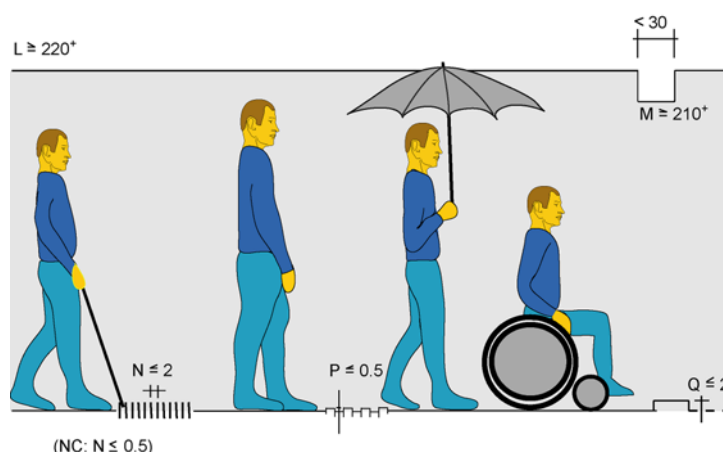
L = hauteur minimum

M = hauteur minimum des
embrasures de porte

N = diamètre des ouvertures dans
la surface de la zone de passage,
telles que les grilles de sol ou les
grillages

P = absence d'irrégularités de la
surface

Q = différence acceptable entre
les niveaux de sol sans que des
mesures spéciales doivent être
prises



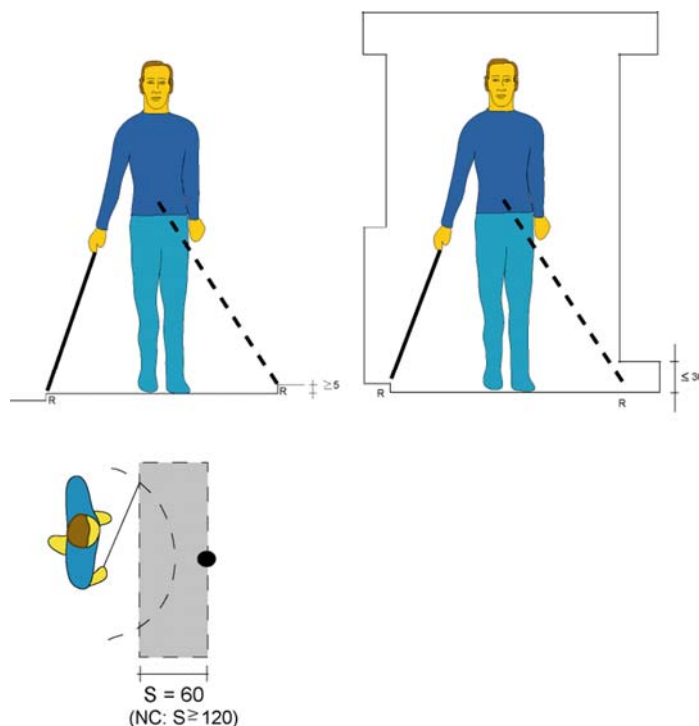
Moyens d'orientation et d'avertissement

Lorsqu'ils circulent, les individus doivent pouvoir se repérer et avoir conscience des obstacles. En particulier, les personnes aveugles et malvoyantes sont dépendantes des marquages détectables balisant clairement une zone de passage et les informant au préalable des obstacles.

R = marquages détectables
définissant une zone de passage

S = zone à marquer, pour avertir
suffisamment les usagers de la
présence d'objets dans la zone de
passage, tels que du mobilier
urbain ou un escalier

(NC: critère applicable dans les
pays nordiques)



2. MOUVEMENT VERTICAL

Les différences de niveaux constituent toujours une difficulté. Toutes les personnes qui utilisent une zone de passage doivent néanmoins être capables de surmonter les différences de niveaux avec le moins d'efforts possible.

Un ascenseur permet à chacun de franchir l'obstacle avec un minimum d'efforts. Tout le monde ne peut pas emprunter les escaliers. De même, une rampe ne convient pas dans toutes les situations. Dès lors :

- Les différences de niveaux doivent être évitées ou réduites au minimum
- On considère généralement que pour que chacun puisse surmonter une différence de niveau de plus de 20 mm, un ascenseur ou une combinaison d'un escalier et d'une rampe sont nécessaires
- Une rampe d'une inclinaison inférieure à 5% peut être utilisée par tous. Dans ce cas, l'escalier complémentaire est inutile

(NC: l'escalier complémentaire est toujours nécessaire)

Rampe

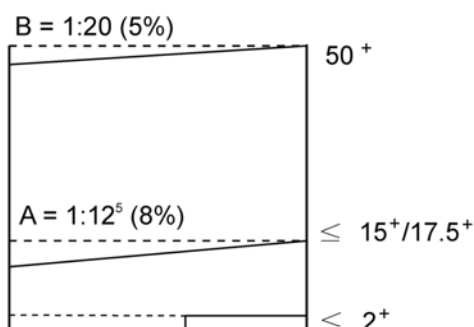
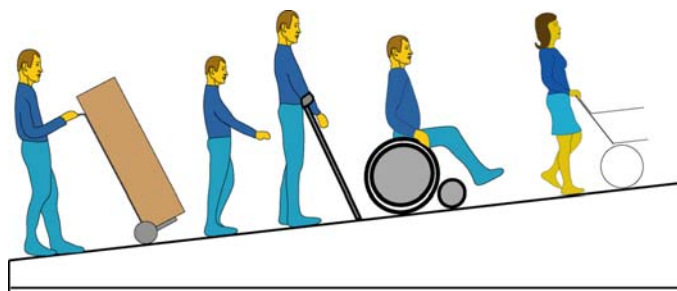
L'inclinaison de la rampe doit être réduite au minimum.

L'angle maximum dépend de la hauteur à franchir.

A = inclinaison maximum d'une rampe pour une dénivellation jusqu'à 150/175 mm

B = inclinaison maximum d'une rampe pour une dénivellation jusqu'à 500 mm

(NC: critère applicable dans les pays nordiques)



Ascenseurs

La surface au sol disponible et la puissance de levage de l'ascenseur doivent être au moins adéquates pour transporter une personne en chaise roulante et la personne qui l'accompagne.

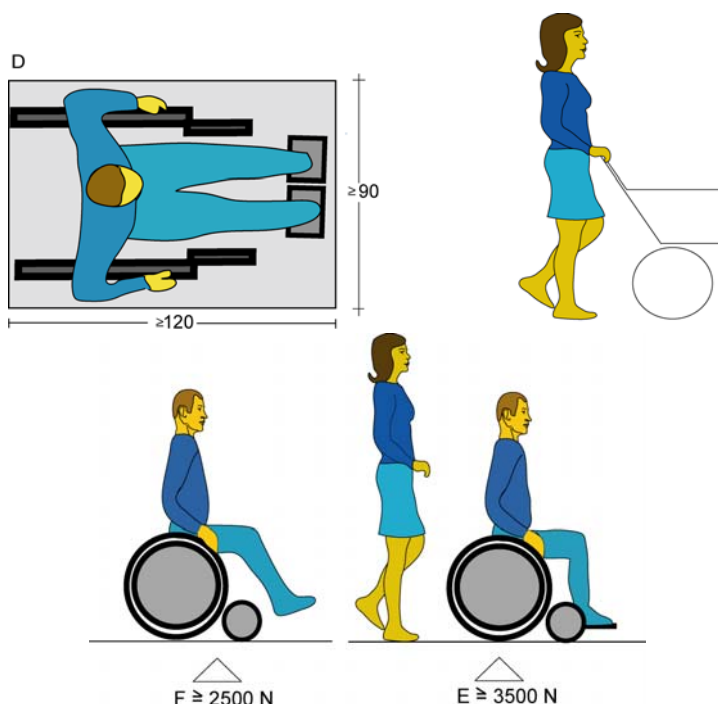
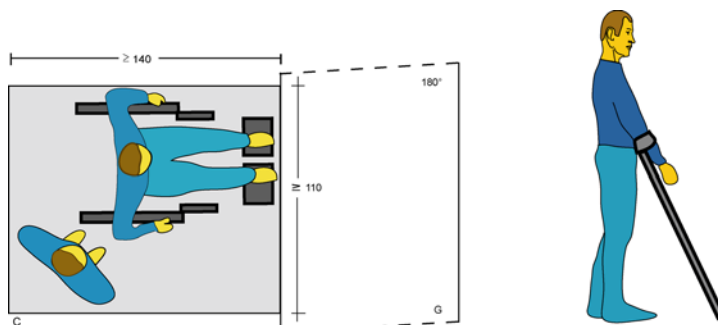
C = surface au sol minimum pour l'installation d'un ascenseur (plate-forme)

D = surface au sol minimum pour l'installation d'une plate-forme d'escalier quand l'accompagnateur emprunte l'escalier

E = puissance de levage requise pour un ascenseur

F = puissance de levage requise pour une plate-forme d'escalier

G = espace nécessaire pour tourner en face de la porte d'un ascenseur



Marches et escaliers

La facilité et la sécurité avec lesquelles les individus empruntent les escaliers dépendent de la hauteur et de la profondeur de la marche et du rapport entre l'une

et l'autre. Un soutien et une assistance pour monter et descendre sont tout aussi importants.

H = hauteur d'une marche

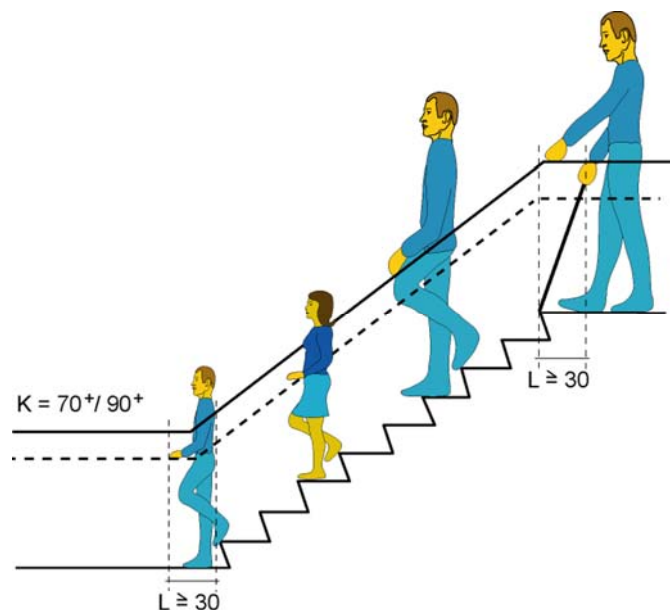
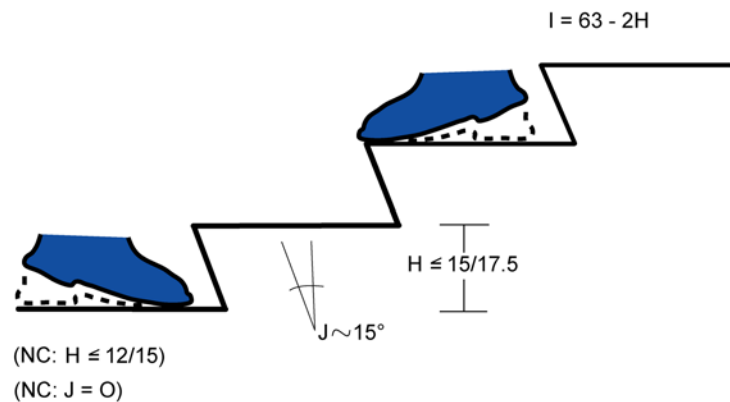
I = profondeur de la marche selon la formule donnée

J = nez de marche sûr

K = hauteur d'une rampe offrant un soutien suffisant

L = longueur de la rampe au début et à la fin de l'escalier pour qu'elle offre un soutien et une assistance suffisants

(NC: critère applicable dans les pays nordiques)



3. ACTIVITÉS DIVERSES

En plus de circuler dans un bâtiment, nous utilisons également constamment les installations qu'il met à notre disposition. Ce chapitre présente les critères applicables à diverses autres activités: utilisation des portes, manipuler, atteindre, tenir, s'asseoir et obtenir des informations. Les différentes capacités physiques et les restrictions dont souffrent les individus doivent être prises en considération

autant que possible pour permettre à chacun de réaliser ces activités de manière indépendante.

Utilisation des portes

Premièrement, une porte doit être suffisamment large pour la franchir. Dans le cas contraire, certaines personnes sont littéralement enfermées à l'extérieur.

Pour garantir une utilisation 'indépendante' d'une porte, l'usager doit disposer de suffisamment d'espace pour pouvoir l'ouvrir et la fermer. L'espace requis est déterminé par l'amplitude d'ouverture de la porte et par la manière dont il est possible d'approcher la porte. Par exemple, une personne en chaise roulante a besoin de suffisamment d'espace pour manipuler la poignée de porte tout en manœuvrant à l'extérieur de l'arc d'ouverture de la porte. Ouvrir une porte doit nécessiter un minimum d'énergie.

A = ouverture sans obstacles

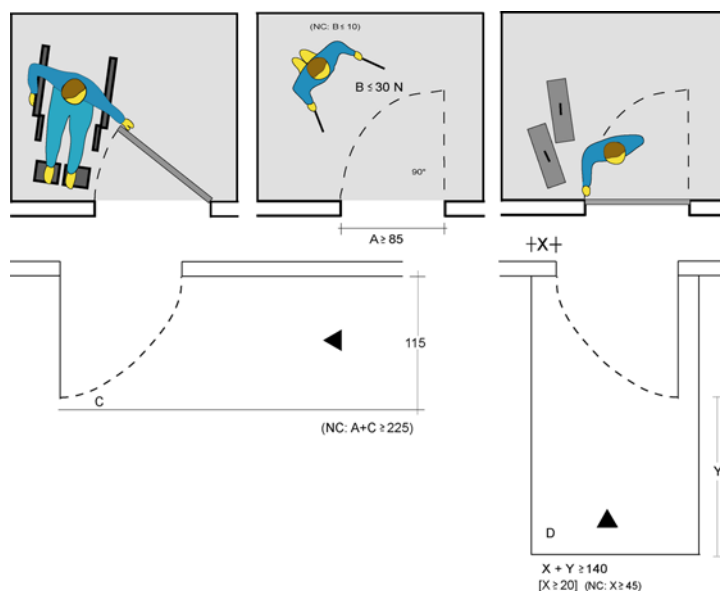
B = résistance à l'ouverture maximum

C = porte abordée latéralement

D = porte abordée frontalement

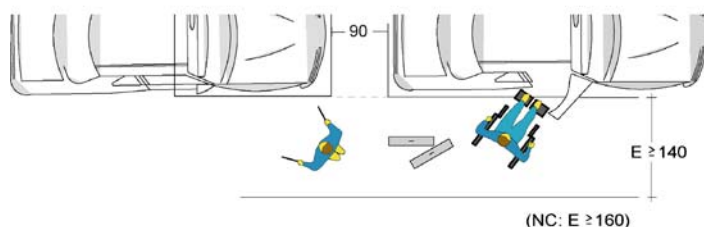
X = espace nécessaire du côté de la porte où se trouve le verrou

Y = espace nécessaire en dehors de l'arc d'ouverture de la porte



E = espace nécessaire pour ouvrir et fermer la porte d'un véhicule

(NC: critère applicable dans les pays nordiques)

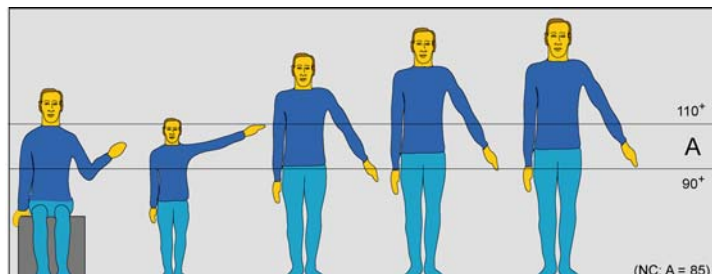


Manipuler, atteindre et tenir

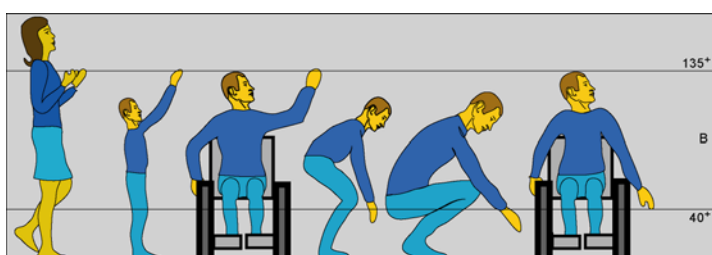
Strictement parlant, la hauteur idéale de tous les équipements utilisés manuellement dépend des besoins des individus. Cependant, si ces équipements sont utilisés par un ensemble de personnes dont certaines sont petites et d'autres

grandes, par des enfants et par des personnes souffrant d'une limitation de mouvement au niveau des bras, il est indispensable de déterminer une fourchette adéquate.

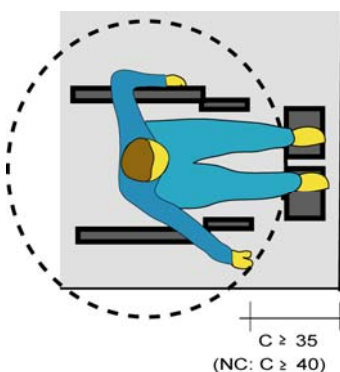
A = hauteur adéquate des poignées de porte, des interrupteurs, des téléphones publics et des boutons de commande d'un ascenseur



B = hauteur adéquate des portemanteaux, étagères, etc.



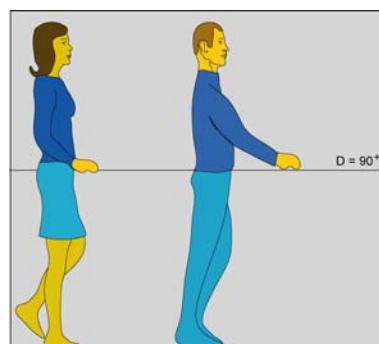
C = espace nécessaire pour utiliser un interrupteur situé dans un coin



Les rampes doivent être fixées à une hauteur permettant à un maximum de personnes de les utiliser. L'usager doit pouvoir tenir fermement la rampe.

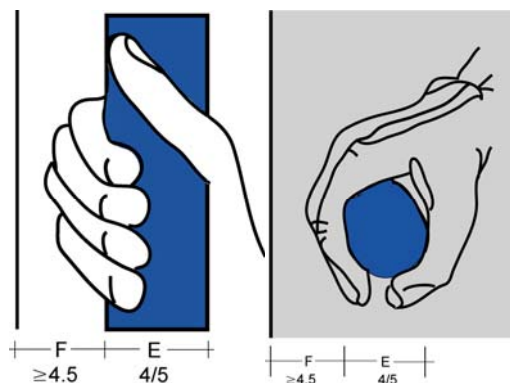
D = hauteur adéquate des rampes

(NC: critère applicable dans les pays nordiques)



E = diamètre approprié de la rampe

F = espace nécessaire entre la rampe et les éléments adjacents, tels que le mur



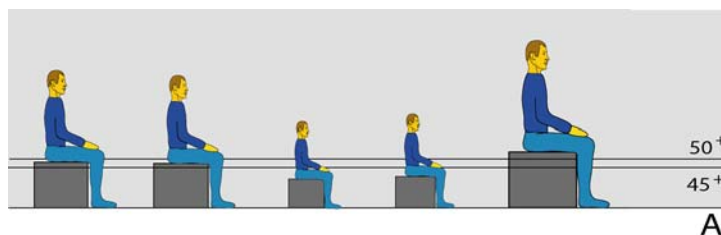
S'asseoir

La hauteur idéale d'une chaise ou d'une surface de travail varie en fonction des individus. Cependant quand les surfaces de travail (bureaux, tables et comptoirs) et les chaises (dans les restaurants, théâtres, salles d'attente et toilettes) sont utilisées collectivement, leurs dimensions doivent se baser sur une moyenne.

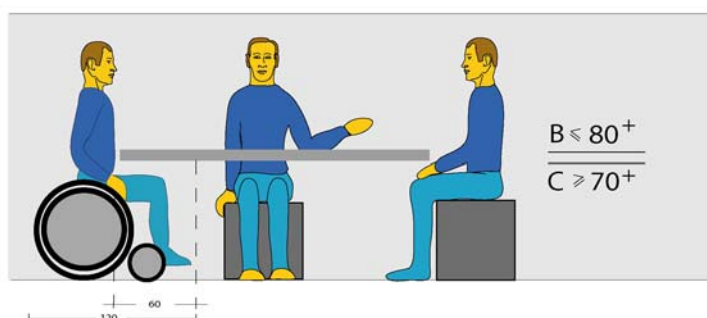
A = hauteur adéquate d'une chaise

B = hauteur adéquate d'une surface de travail

C = espace libre en dessous d'une surface de travail



A



Dans un certain nombre de situations, les personnes en chaise roulante doivent passer de la chaise roulante à un autre type de siège. Cette situation se produit tout particulièrement dans les installations sanitaires telles que les toilettes, les douches et les vestiaires, ainsi qu'à l'intérieur des maisons.

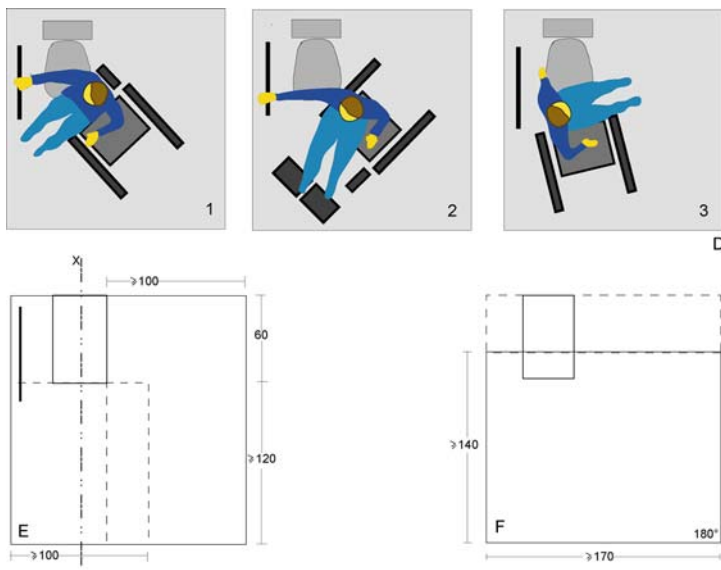
Toute personne en chaise roulante possède sa propre méthode de transfert vers un autre siège. En général, on note trois types de techniques de transfert (sans assistance). Chacune nécessite un espace donné.

D = les trois principaux types de techniques de transfert

E = espace nécessaire pour les trois techniques dans une toilette

F = espace nécessaire pour tourner dans une toilette, un vestiaire, une cabine de douche

X = ligne indiquant l'espace de transfert nécessaire pour que les transferts par la droite et par la gauche et/ou une assistance soient possibles



(NC: dans les toilettes publiques, le transfert par la droite et par la gauche et le transfert avec assistance doivent être possibles)

(NC: critère applicable dans les pays nordiques)

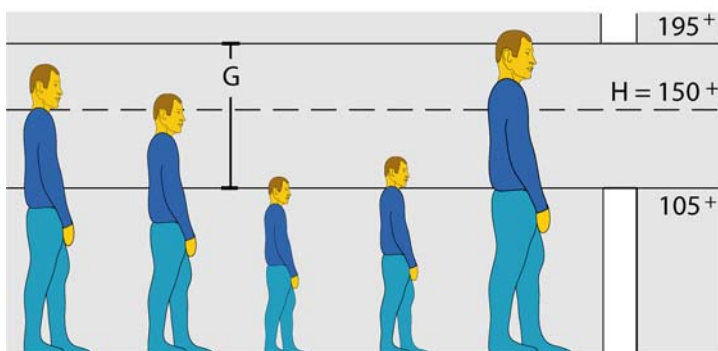
Obtenir des informations

Tous les usagers doivent pouvoir obtenir les informations nécessaires pour l'utilisation qu'ils feront d'un bâtiment. Dès lors, une attention spécifique doit être accordée à la manière dont les informations visuelles, auditives et tactiles sont présentées.

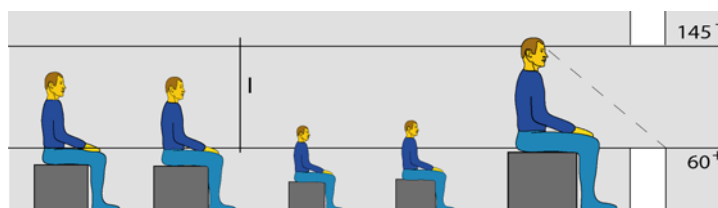
La hauteur à laquelle les informations sont placées doit être mûrement réfléchie. Toutes les personnes, qu'elles soient grandes, petites ou de taille moyenne, doivent pouvoir bien les voir.

G = bonne vision en position debout

H = hauteur moyenne des informations à 'distance de lecture'



I = bonne vision en position assise



Les informations pertinentes pour une utilisation rapide et aisée d'un bâtiment doivent être clairement visibles et immédiatement compréhensibles.

Les informations 'visuelles' doivent se conformer aux dispositions suivantes:

J = contraste suffisant entre l'information et la couleur de fond (textes, interrupteurs et poignées de porte)

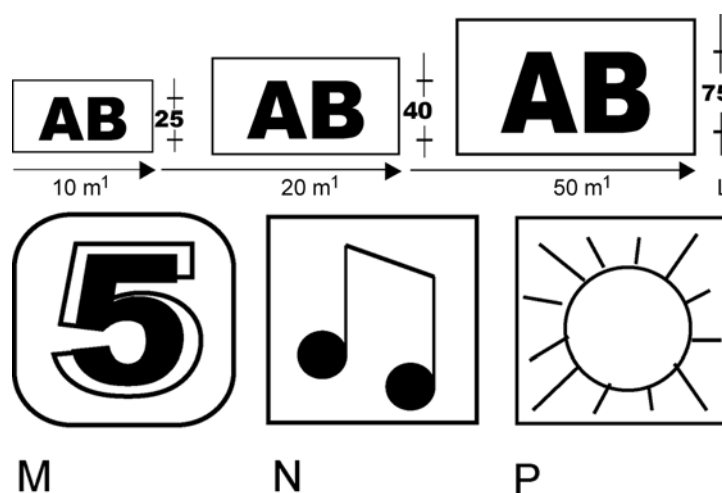


K = symboles aisément compréhensibles associés à une utilisation traditionnelle des couleurs:

- bleu pour les informations
- vert pour la sécurité
- jaune pour les risques
- rouge pour les dangers/urgences



L = symboles suffisamment grands, en fonction de la distance à laquelle ils doivent être lus



Par définition, les personnes aveugles ne sont pas capables d'exploiter les informations visuelles. La même difficulté se pose pour les personnes malvoyantes. Il est donc essentiel qu'elles puissent obtenir les informations importantes autrement. A cet effet, un relief peut être utilisé sur les interrupteurs (M) ou les informations peuvent être communiquées de manière audible par intercom.

En ce qui concerne les personnes ayant un handicap auditif, il est capital que les informations soient amplifiées (N) et, si possible, rendues 'visibles' pour les sourds (P).



Un voyage de mille lieues commence toujours par un premier pas.

Lao-Tseu



SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER LUXEMBOURGEOIS